

# Kaukoliikenteen peruspalvelutaso



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Henriika Weiste, Liidea Oy Sonja Lang, Liidea Oy		Julkaisun laji Raportti	
		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi Kaukoliikenteen peruspalvelutaso			
Tiivistelmä <p>Selvityksen tavoitteena oli määrittää kaukoliikenteen valtakunnallinen peruspalvelutaso ja selvittää, kuinka se toteutuu nykytilanteessa. Kaukoliikenteen tarpeita kartoitettiin kirjallisuusselvityksellä, haastatteluilla ja kyselytutkimuksella. Taustaselvityksistä nousi esille kolme näkökulmaa: matkustustarpeet voidaan ryhmitellä ihmisten välttämättömiin liikkumistarpeisiin (työ-, opiskelu- tai koulumatkat sekä ostos- ja asiointimatkat), elinkeinoelämän tarpeisiin (työasiamatkat, liittynät kansainväliseen kaukoliikenteen verkkoon) sekä matkailuelinkeinon tarpeisiin. Peruspalvelutaso päädyttiin määrittelemään näistä kolmesta näkökulmasta. Kulkumuotoja tarkasteltiin rinnakkain, koska peruspalvelutasossa riittää, että matkustustarve tyydytetään vähintään yhdellä kulkumuodolla.</p> <p>Määritetty kaukoliikenteen peruspalvelutaso käsittää kansalaisten täysipainoiseen elämään liittyvät matkat kuten työ-, opiskelu- ja asiointimatkat sekä työasiamatkat tärkeimpien keskusten välillä. Matkailua palvelevat yhteydet ovat elintärkeitä usean alueen kehittymisedellytysten kannalta, ja niiden katsotaan maakuntakeskusten välillä kuuluvan peruspalvelutasoon. Kaukoliikenteen peruspalvelutaso ei käsitä kuitenkaan vapaa-ajan matkoja kuten mökkimatkoja, vierailumatkoja ja lomamatkoja.</p> <p>Määritetty peruspalvelutaso toteutuu nykyisin pääosin. Pääosa peruspalvelutason mukaisista yhteyksistä on kaupallista liikennettä. Kehittämistarpeita havaittiin maakuntien välisissä yhteyksissä sekä poikittaisyhteyksissä. Nykyisin kaukoliikenteen ostoja suunnataan merkittävästi myös peruspalvelutason ylitävään liikenteeseen. Ostot perustuvat historiallisiin syihin ja palveluiden säilyttämiseen. Palveluiden säilyttämisen sijaan tulee liikennepalvelujen hankinta perustua tarpeeseen ja asiakaslähtöisyyteen.</p> <p>Palvelutason parantamiseksi tarvitaan yhteistyötä alueiden, elinkeinoelämän ja liikenteenharjoittajien välillä. Matkaketjujen sujuvoittaminen, julkisen liikenteen liityntäyhteyksien kehittäminen sekä tiedottaminen ovat tärkeimmät kehittämiskohteet. Kaukoliikenteen palvelutason määrittelyn yksi tavoite on antaa markkinoille vihje siitä, miten palveluja tulisi kehittää.</p>			
Avainsanat (asiasanat) Joukkoliikenne, kaukoliikenne, peruspalvelutaso			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM: Marcus Merin			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 39/2007		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 978-952-201-906-6 (painotuote) 978-952-201-907-3 (verkkojulkaisu)
Kokonaissivumäärä 72	Kieli suomi	Hinta 15 €	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Edita Publishing Oy		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare Henriika Weiste, Liidea Oy Sonja Lang, Liidea Oy		Typ av publikation <b>Rapport</b>	
		Uppdragsgivare <b>Kommunikationsministeriet</b>	
		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation Basservicenivån inom fjärrtrafiken			
Referat <p>Syftet med utredningen är att fastställa den riksomfattande basservicenivån inom fjärrtrafiken samt att utreda hur basservicenivån uppnås i nuläget. Behoven inom fjärrtrafiken utreddes genom en litteratursökning, intervjuer och en enkät. Bakgrundsutredningarna lyfte fram tre synvinklar. Resebehoven kan indelas i människornas nödvändiga rörelsebehov (resor till och från arbetet, studie- eller skolresor samt inköpsresor och resor för att uträtta ärenden), näringslivets behov (tjänsteresor, anslutningar till den internationella fjärrtrafikens nätverk) samt turistnäringens behov. Man beslutade att fastställda basservicenivån utifrån dessa tre synvinklar. Färdsätten analyserades parallellt, eftersom det i basservicenivån räcker med att resebehovet tillfredsställs med minst ett färd sätt.</p> <p>Den fastställda basservicenivån inom fjärrtrafiken innefattar resor i anslutning till medborgarnas fullvärdiga liv, såsom resor till och från arbetet, studieresor samt resor för att uträtta ärenden jämte tjänsteresor mellan de viktigaste centra. De förbindelser som betjänar turismen är livsviktiga med tanke på utvecklingsförutsättningarna för många regioner och förbindelserna mellan landskapscentra anses höra till basservicenivån. Fjärrtrafikens basservicenivå innefattar däremot inte resor på fritiden, såsom resor till sommarstugan, besöksresor och semesterresor.</p> <p>Den fastställda basservicenivån uppnås i dagsläget till största delen. Merparten av förbindelserna i enlighet med basservicenivån utgörs av kommersiell trafik. Utvecklingsbehov konstaterades i förbindelserna mellan landskapen samt i de tvärgående förbindelserna. I dagens läge riktar sig upphandlingen inom fjärrtrafiken i hög grad också till trafik som överstiger basservicenivån. Upphandlingen baserar sig på historiska orsaker och bibehållandet av tjänster. I stället för bibehållandet av tjänster borde anskaffningen av trafik tjänster grunda sig på behov och kundorientering.</p> <p>För att förbättra servicenivån behövs samarbete mellan regioner, näringsliv och trafikidkare. De viktigaste utvecklingsobjekten häftar sig till behovet av att göra resekedjorna smidigare, utveckla den offentliga trafikens anslutningsförbindelser samt givandet av information. Ett mål med fastställandet av fjärrtrafikens servicenivå är att ge marknaden en vink om hur tjänsterna borde utvecklas.</p>			
Nyckelord Kollektivtrafik, basservicenivå, fjärrtrafik			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid ministeriet är Marcus Merin.			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 39/2007		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 978-952-201-906-6 (trycksak) 978-952-201-907-3 (nätpublikation)
Sidoantal 72	Språk finska	Pris 15 €	Sekretessgrad offentlig
Distribution Edita Publishing Ab		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors Henriika Weiste, Liidea Oy Sonja Lang, Liidea Oy		Type of publication <b>Report</b>	
		Assigned by <b>Ministry of Transport and Communications</b>	
		Date when body appointed	
Name of the publication <b>Basic level of service for long-distance traffic</b>			
Abstract <p>The objective of the study was to define the national basic level of service for long-distance traffic and to examine how this level is achieved today. A literature study, various interviews and a questionnaire study were conducted to examine the needs relating to long-distance traffic. Three aspects were identified in the background studies. The needs to travel can be categorised into essential personal needs (work, school, studies, shopping, personal business), the needs of industrial life (business travel, connections to the international long-distance transport network) and the needs of tourism industry. The definition of the basic level of service was based on these aspects. The modes of travel were studied parallel to each other, as the basic level of service only requires one available mode of travel to satisfy the need.</p> <p>The defined basic level of service for long-distance traffic includes trips that are part of normal everyday life, like work, study and personal business, as well as business travel between the main hubs. Travel connections are essential for the development of many regions, and connections between provincial centres are part of the basic level of service. However, the basic level of service does not include leisure travel, like trips to summer cottage, visits and holiday travel.</p> <p>The defined basic level of service is mainly achieved today. Commercial traffic constitutes most of the basic service level connections. Development needs were observed in inter-provincial connections and cross-connections. The service level of purchased long-distance traffic services is often higher than the basic level. The purchases are motivated by historical reasons and preservation of the services. Instead of preservation of services, purchasing of traffic services should be based on need and a customer-driven approach.</p> <p>The regions, industries and transport service providers have to co-operate to improve the level of service. Fluency of travel chains, public transport interconnections and communication were the most important areas to be improved. One purpose of defining the level of service for long-distance traffic is to give the market an idea on how the services could be developed.</p>			
Keywords <b>Public transport, basic level of service, long-distance traffic</b>			
Miscellaneous <b>Contact person at the Ministry: Mr Marcus Merin</b>			
Serial name and number <b>Publications of the Ministry of Transport and Communications 39/2007</b>		ISSN <b>1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)</b>	ISBN <b>978-952-201-906-6 (printed version) 978-952-201-907-3 (electronic version)</b>
Pages, total <b>72</b>	Language <b>Finnish</b>	Price <b>€15</b>	Confidence status <b>Public</b>
Distributed by <b>Edita Publishing Ltd</b>		Published by <b>Ministry of Transport and Communications</b>	

## ESIPUHE

Liikenne- ja viestintäministeriö on osana pitkän aikavälin strategiatyötä ja henkilöliikenteen lainsäädännön uudistuksen valmisteluun kuuluvaa nykytilan kartoitusta käynnistänyt talvella 2006/2007 kolme joukkoliikenteen palvelutasotarkastelua. Palvelutasotarkastelut koskevat pitkän matkan liikennettä, keskisuuria kaupunkiseutuja ja suuria kaupunkiseutuja. Kokonaisuuteen kuuluu myös maaseudun julkisen liikenteen palvelutasotarkastelu, joka julkaistiin vuoden 2005 alkupuolella (Julkisen liikenteen palvelutaso, LVM 7/2005). Palvelutasotarkastelujen yhtenä tavoitteena on luoda valtion näkemys peruspalvelutasosta ja palvelutasosta, joka johtaa joukkoliikenteen käytön lisääntymiseen siellä, missä joukkoliikenteen yhteiskunnalliset hyödyt ovat merkittävät. Tarkastelujen tuloksena saadaan myös selville se, missä määrin nykyinen joukkoliikenteen palvelutaso poikkeaa määritetystä tavoitteellisesta palvelutasosta.

Kaukoliikenteen palvelutaso valmistuu talvella 2006/2007 käynnistetyistä tarkasteluista ensimmäisenä. Kaukoliikenteen ominaispiirteenä muihin palvelutasotarkasteluihin verrattuna on se, että kaukoliikenteellä ei juurikaan tyydytetä ihmisten jokapäiväisiä liikkumistarpeita lukuun ottamatta kaikkein pisimpiä työmatkoja. Yli 100 kilometrin matkan tekeminen päivittäin on harvinaista.

Liikenteellisten tarpeiden ja liikennepoliittisten tavoitteiden lisäksi kaukoliikenteen palvelutason määrittelyssä joudutaan ottamaan huomioon myös yhteyksien merkitys alueiden kehittämiseen ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin.

Työtä on ohjannut liikenne- ja viestintäministeriön edustajista koostunut ohjausryhmä, johon kuuluivat

Marcus Merin	LVM, liikennepalveluyksikkö, pj.
Tuula Ikonen	LVM, liikennepalveluyksikkö
Irja Vesanen-Nikitin	LVM, liikennepalveluyksikkö
Tuomo Suvanto	LVM, Infrastruktuuriyksikkö

Työ käynnistyi kesällä 2006 ja valmistui toukokuussa 2007. Ohjausryhmä on koontunut työn aikana viisi kertaa.

Kaukoliikenteen palvelutaso -selvityksen on tehnyt Insinööritoimisto Liidea Oy, jossa työstä ovat vastanneet projektipäällikkönä DI Henriika Weiste ja suunnittelijana FM Sonja Lang. Esteettömyyden asiantuntijana on toiminut arkkitehti Jouko Kunnas, Liidea Oy.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei ole ottanut kantaa raportissa esitettyihin näkemyksiin.

Helsingissä 6 päivänä kesäkuuta 2007

Marcus Merin, yli-insinööri



# SISÄLTÖ

ESIPUHE.....	7
SISÄLTÖ.....	9
1 JOHDANTO.....	11
2 Aiempiä peruspalvelutason määrittelyjä.....	12
2.1 Liikenne- ja viestintäministeriön ja tiehallinnon näkökulmia .....	12
2.2 Peruspalvelutaso Ruotsissa.....	14
2.3 Yhteenvedo.....	16
3 KAUKOLIIKENTEEN MATKOJEN OMINAISUUKSIA .....	17
3.1 Liikkumisen tarve.....	17
3.2 Matkojen lukumäärä ja kulkumuoto.....	18
3.3 Matkojen tarkoitus.....	19
3.4 Matkojen suuntautuminen .....	22
3.5 Yhteenvedo.....	23
4 KAUKOLIIKENTEEN TARPEITA.....	24
4.1 Tarpeiden selvittämistapa.....	24
4.2 Kansalaisten tarpeet.....	25
4.2.1 Peruspalvelutasoon kuuluvat matkaryhmät.....	25
4.2.2 Peruspalvelutason osatekijät .....	25
4.2.3 Työ- ja työasianmatkoja tekevien tarpeet.....	26
4.2.4 Opiskelijoiden tarpeet .....	26
4.2.5 Varusmiespalveluksessa olevien tarpeet .....	27
4.3 Alueiden tarpeita .....	28
4.3.1 Alueiden suuntautumisesta aiheutuvia tarpeita.....	28
4.3.2 Alueiden kehitysedellytysten turvaamiseen liittyviä tarpeita.....	30
4.4 Elinkeinoelämän tarpeita .....	31
4.4.1 Liikenneyhteyksien vaikutus yritysten sijoittumiseen .....	31
4.4.2 Matkailuelinkeinon tarpeita.....	32
4.5 Yhteenvedo.....	33
5 KAUKOLIIKENTEEN PERUSPALVELUTASON MÄÄRITTELY .....	35
5.1 Perustelut .....	35
5.2 Alueiden ryhmittely .....	36
5.3 Tarkastellut yhteysvälit .....	38
5.4 Peruspalvelutason määrittely .....	39
5.4.1 Yhteenvedo .....	39
5.4.2 Kansalaiset .....	41
5.4.3 Elinkeinoelämä.....	46
5.4.4 Matkailu .....	48

6	PERUSPALVELUTASON JA NYKYTILANTEEN VERTAILU.....	50
6.1	Yhteydet maakuntakeskusten ja pääkaupunkiseudun välillä .....	50
6.2	Yhteydet muiden aluekeskusten ja pääkaupunkiseudun välillä .....	51
6.3	Yhteydet suurten kaupunkiseutujen välillä .....	52
6.4	Yhteydet maakuntakeskusten välillä .....	53
6.5	Liityntäyhteydet kansainvälisille jatkolennoille.....	55
6.6	Palvelun laatu .....	55
6.7	Esteettömyys.....	55
6.8	Yhteenveto.....	56
7	OSTOLIIKENTEEN ROOLI ERI PALVELUTASOISSA.....	57
7.1	Peruspalvelutasopuutteiden korjaaminen .....	57
7.2	Peruspalvelutason ylittävä ostoliikenne .....	57
7.2.1	Juna- ja lentoliikenne .....	57
7.2.2	Linja-autoliikenne .....	59
7.2.3	Lentoliikenne.....	61
7.3	Peruspalvelutasolta tavoitetasolle.....	61
7.4	Yhteenveto.....	61
8	JOHTOPÄÄTÖKSET JA JATKOTOIMENPITEET .....	62
8.1	Johtopäätökset .....	62
8.2	Suosituksat jatkotoimenpiteistä .....	62
9	LÄHDELUETTELO .....	65

#### LIITE 1.

Maakuntakeskusten ja pääkaupunkiseudun väliset yhteydet talvella 2007.



# 1 Johdanto

Selvityksen tavoitteena on määrittää kaukoliikenteen valtakunnallinen peruspalvelutaso sekä selvittää, kuinka se toteutuu nykytilanteessa. Tarkastelu koskee Suomen julkisen kaukoliikenteen palveluita eli linja-autojen pika- ja vakiovuoroliikennettä, junaliikennettä ja lentoliikennettä sekä niiden muodostamia matkakettuja. Tarkastelutaso on seutukunta/maakuntataso. Selvityksessä kaukoliikenteeksi on rajattu yli sata kilometriä pitkät yhteysvälit.

Työ aloitettiin selvittämällä kaukoliikenneyhteyksien tarpeita ihmisten normaaliin elämään liittyvän liikkumisen, elinkeinoelämän ja matkailuelinkeinon näkökulmista. Näiden pohjalta on määritetty kaukoliikenteen peruspalvelutaso ja tarkasteltu peruspalvelutason toteutumista nykyisin. Peruspalvelutason määrittelyn yksi tehtävä on antaa markkinoille vihje siitä, mitä palvelua tulisi tuottaa. Tämän vuoksi raporttiin on kirjattu asetettujen kriteerien valossa esiin tulleita tarpeita liikennepalvelujen kehittämiseksi.

Ihmisten ja elinkeinoelämän tarpeiden selvittämiseksi tehtiin haastatteluita ja kirjallisia kyselyitä. Yhtenä lähtökohtana tarkasteltiin maakuntasuunnitelmissa, maakuntaohjelmissa ja maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitettyjä kaukoliikenteeseen liittyviä tavoitteita. Näkökulmaa kaukoliikenteen palvelutason vaikutuksesta alueiden kehittämisellä turvaamisessa on haettu haastatteleamalla sisäasiainministeriön erikoistutkija Janne Antikaista. Työn aikana on pyydetty kirjallisesti näkemyksiä maakuntien liittojen liikenteen suunnittelusta vastaavilta sekä lääninhallitusten liikennesuunnittelijoilta.

Matkailualan näkemysten selvittämiseksi haastateltiin puhelimesta tai sähköpostikyselyillä Matkailun Edistämiskeskuksesta (MEK) tutkimuspäällikkö Tom Ylkästä ja markkinointiryhmän johtaja Pirkko Mäkitupaa, Lapin kauppakamarista Timo Rautajokea, Suomen hiihtokeskusyhdistyksestä toiminnanjohtaja Sari Tolletia sekä Rukakeskus Oy:stä toimitusjohtaja Miia Porkkalaa.

Opiskelijajärjestöjen ja varuskuntien näkemyksiä selvitettiin haastatteleamalla Suomen ylioppilaskuntien liiton ja Suomen Ammattikorkeakouluopiskelijayhdistyksen sosiaalipoliittisia sihteereitä sekä neljän eri varuskunnan varusmies-toimikunnan edustajia.

Jatkossa liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteena on luoda kokonaisvaltainen näkemys julkisen kaukoliikenteen järjestelmästä ja siitä, mikä on valtion rooli kaukoliikenteen palvelujen turvaamisessa. Peruspalvelutason määrittely sekä nykytilanteen tarkastelu muodostavat tämän prosessin ensimmäisen vaiheen.

## 2 Aiempia peruspalvelutason määrittelyjä

### 2.1 Liikenne- ja viestintäministeriön ja tiehallinnon näkökulmia

Peruspalvelutason määrittelyä ja sen sisältöä liikennesektorilla on kuvattu liikenne- ja viestintäministeriön selvityksissä ja esimerkiksi Tiehallinnon tutkimusohjelmissa.

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä (ns. peruspalvelutyöryhmä) määritteli vuonna 2002 tie- ja rataverkon peruspalvelutason (Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso tie- ja rataverkolla 2003). Työryhmä selvitti asiaa lähtien ihmisten, elinkeinoelämän ja alueiden tarpeista sekä yhteiskunnallisista reunaehdoista, joista johdettiin liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso. Työryhmä määritteli peruspalvelutason seuraavasti:

*”Väylätoiminnan peruspalvelutaso mahdollistaa alueiden ja yhdyskuntien kehityksen tyydyttämällä väestön, elinkeinoelämän ja alueiden toimintojen edellyttämät tavanomaiset liikkumis- ja kuljetustarpeet kestäväällä tavalla”.*

Peruspalvelutason lähtökohtia ovat alueen nykyisen liikennejärjestelmän hyväksikäyttö sekä valtakunnallisesti alueellinen tasa-arvo. Peruspalvelutaso ei erityisesti aktiivisesti tue alueiden kehittämistä, mutta ei myöskään muodosta pullonkaulaa aluekehitykselle.

Peruspalvelutyöryhmä tarkasteli peruspalvelutason kannalta kriittisiä liikkumis- ja kuljetustarpeita ihmisten jokapäiväisten liikkumistarpeiden, elinkeinoelämän ja alueiden elinvoiman kannalta.

Ihmisten jokapäiväisten liikkumistarpeiden kannalta oleellista on työmatkojen ja koulumatkojen sujuvuus ja turvallisuus sekä peruspalveluiden saavutettavuus. Elinkeinoelämän kannalta oleellista on ulkomaankuljetusten toimintavarmuus ja kustannustehokkuus, perusteollisuuden raaka-aineiden ja tuotteiden kustannustehokkuus kotimaassa sekä kaupan kuljetus ja täsmällisyys. Alueiden elinvoiman kannalta keskeisiä ovat kilpailukykyiset tavarankuljetusyhteydet sekä kilpailukykyiset henkilöliikenteen yhteydet kaupunkiseuduilla, muihin maakuntiin ja pääkaupunkiseudulle.

Liikenne- ja viestintäministeriö on hyväksynyt maaseudun peruspalvelutasoiselle julkiselle liikenteelle seuraavan palvelutasomäärittelyn (Julkisen liikenteen peruspalvelutaso 2005).

*Kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välisessä liikenteessä turvataan työ-, opiskelu- ja liityntämatkojen tarpeita palvelevat yhteydet sekä asiointimahdollisuudet kuntakeskuksista ja merkittävimmistä taajamista alueen keskuskaupunkiin*

*ja seutukunnallisesti tärkeisiin palvelukeskuksiin. Julkisen liikenteen palvelut muodostavat kattavan alueellisen liikenneverkon.*

*Seutukuntien ja kuntien sisäisessä liikenteessä järjestetään peruspalveluihin liittyvät kuljetukset kustannustehokkaasti ja turvallisesti sekä tarjotaan riittävät asiointiyhteydet autottomille kuntalaisille.*

*Määritelty julkisen liikenteen peruspalvelutaso on tavoite, ei subjektiivinen oikeus. Yhteiskunta hankkii vain sellaisia julkisen liikenteen palveluja, joille on käyttäjiä.*

Tiehallinnon Astar-tutkimusohjelmaan kuuluva selvitys Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso (Tiehallinnon selvityksiä 15/2006), konkretisoi palvelutasoa eri liikennemuodoissa. Selvityksessä täsmennettiin peruspalvelutason määrittelyä varten liikkumisen ja kuljetusten keskeisiä palvelutasotekijöitä väylän käyttäjän kannalta. Ne kuvattiin yhteisesti kaikkia liikennemuotoja koskevinä. Alueitasot ja senneltiin kuuteen luokkaan haja-asutusalueista pääkaupunkiseutuun ja ulkomaihin. Liikkumisen peruspalvelutason kriteerinä on selvityksen mukaan kaikilla aluetasoilla yhteyden toimivuus, joka muodostuu *matkanopeudesta* ja *matka-ajan ennustettavuudesta*. Peruspalvelutasoon kuuluu myös *liikenneturvallisuus*, mutta sen osalta ei ole edellytyksiä määritellä peruspalvelutasoa kohdistettuna eri liikenneverkoille ja niiden osille. Lisäksi peruspalvelutason kriteerinä on *liikkumisen esteettömyys*.

Tiehallinnon tienpidon vaikutusten hallinnan tutkimusohjelmassa (VAHA) on palvelutasokäsitettä tarkasteltu eri näkökulmista hankkeessa Liikenteen palvelutason määritelmiä, tekijöitä ja mittareita (Tiehallinnon selvityksiä 42/2003). Palvelutaso on määritelty *ajo- tai liikkumisoloja kuvaavana mittana* ja se kuvaa tienpitäjän tarjoaman väyläpalvelun laatua. Se ei kuitenkaan ole yksiselitteinen käsite vaan sitä voidaan tarkastella useista eri näkökulmista. Palvelutasolle on lisäksi löydetty kolme ulottuvuutta: yhteiskunnallinen, tekninen ja tienkäyttäjän kokema palvelutaso.

Lentoliikenteen peruspalvelutasoa pohdittiin liikenne- ja viestintäministeriön mietinnössä Vähäliikenteisten lentoreittien turvaaminen (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 23/2003). Mietinnössä todetaan, että lentoliikenneyhteydet ovat erityisen merkittäviä kansainvälisistä toimintaa ja kauppaa harjoittaville yrityksille. Matkustusintensiiviset toimialat perustuvat usein korkean teknologian ja koulutetun työvoiman käyttöön. Näiden korkean palkkatason ja jalostusasteen yritysten toiminnalla on merkittäviä positiivisia heijastusvaikutuksia koko alueen elin-kelpoisuudelle ja veropohjalle. Täten lentoliikenteen peruspalvelutaso voidaan liittää alueiden elinkeinoelämän yhteyksien turvaamiseen. Elinkeinoelämän kannalta keskeistä ovat nopeat yhteydet pääkaupunkiseudulle ja edelleen ulkomaille. Peruspalvelutasoa ei tule kuitenkaan tulkita siten, että se olisi peruste sille, että julkinen valta automaattisesti mahdollistaisi päivittäiset lentoyhteydet niille lento-

kentille, joille ei nykyisin ole päivittäisiä lentoyhteyksiä. Peruspalveluille eli alueiden yritysten tarvitsemille lentoyhteyksille tulee olla aitoa tarvetta. Tämän takia päätös lentoliikenteen turvaamisesta tulee tehdä aina tapauskohtaisesti.

Lentoliikenteen peruspalvelutason katsotaan muodostuvan kansainvälisistä yhteyksistä (peruspalvelutaso 1) ja työpäivän aikana tehtävistä edestakaisista matkoista maakuntakentiltä Helsinkiin (peruspalvelutaso 2). Jotta kansainväliset yhteydet toteutuvat, tulee maakuntakentiltä päästä arkipäivän aamulla Helsinki-Vantaan kentälle ulkomaan keskeisiä jatkoyhteyksiä varten ja ulkomaan lennoilta tulee päästä takaisin maakuntakentille illalla.

Työpäivän aikana tehtäviä edestakaisia matkoja varten pääkaupunkiseudulta tulee päästä aamulla maakuntakentille siten, että maakunnissa järjestettäviin tilaisuuksiin on mahdollista osallistua ja että maakuntakentiltä tulee päästä aamulla Helsinkiin aamulla alkaviin tilaisuuksiin. Vastaavasti Helsingissä pidetyistä tilaisuuksista tulee päästä työpäivän päätyttyä takaisin maakuntakentälle ja maakunnissa pidetyistä tilaisuuksista tulee päästä takaisin Helsinkiin työpäivän päätyttyä

Pääasiassa matkailun tarpeita palvelevilta kentiltä (Ivalo, Kittilä, Kuusamo ja Enontekiö) lentoliikenneyhteydet ja aikataulut eivät tarjoa sellaisia yhteyksiä, että kansainvälisiä yhteyksiä koskeva peruspalvelutaso toteutuu. Peruspalvelutaso ei olekaan näiden kohteiden osalta erityisen tärkeä, vaan merkittävämpää onkin ko. alueiden saavutettavuus ulkomailta käsin esim. suorilla tilauslennoilla tai erilaisella aikatauluvaatimuksilla Helsingin kautta.

## 2.2 Peruspalvelutaso Ruotsissa

Ruotsissa raportoitiin vuonna 2002 selvitys Konsekvenser av en statligt garanterad minsta tillgänglighet. Ett utredningsuppdrag för Rikstrafiken. (SWECO VBB, lokakuu 2002), jossa käsiteltiin valtion takaamaa minimipalvelutasoa tai vähimmäissavutettavuutta. Selvitys ja saavutettavuuden kriteerit laadittiin eri toimijoiden yhteistyönä. Mukana työssä olivat NUTEK, läänien joukkoliikennepäämiehet, SIKa, Glesbygsverket, lääninhallitukset ja Kuntaliitto. Rikstrafiken osallistui selvitykseen analysoimalla palvelutasopuutteet maan eri osissa.

Selvityksessä pohdittiin alueiden välisten yhteyksien peruspalvelutasoa ja tehtiin ehdotusluonnos tavoitetasoksi. Nykytilanteen tarkasteluissa huomioitiin aikataulutetut linjat bussilla, junalla ja laivalla sekä lennoilla silloin kun ne olivat matka-aikojen kannalta tarkoituksenmukaisia. Jokaiselle palvelutasokriteerille asetettiin tavoitteet matka-ajalle, vuoromäärille ja viipymisajoille kohteessa. Seuraavassa on tiivistelmä kriteereistä:

Kriteeri 1. Tukholmaan.

- Yhteydet aluekeskuksista Tukholmaan maanantaista perjantaihin siten, että yhteys on perillä ennen kello 10 ja paluuyhteys lähtee kello 16 jälkeen. Matka-aika ei saa olla pidempi kuin neljä tuntia.

Kriteeri 2. Tukholmasta.

- Arkipäivisin Tukholmasta on päästävä jokaiseen aluekeskukseen ja takaisin yhden päivän aikana niin, että perillä voi olla vähintään 4 tuntia. Meno yhteyden on lähdettävä kello 6 jälkeen ja paluuyhteydet saavuttava ennen klo 24. Matka-aika ei saa olla pidempi kuin neljä tuntia.

Kriteeri 3: Ulkomaan matkat.

- Liityntäyhteys kansainvälisille lennoille Arlandan, Landvetterin, Kastrupin tai Gardemoen lentokenttien kautta niiden vaikutusalueen aluekeskuksista joka päivä. Matka-aika korkeintaan neljä tuntia.

Kriteeri 4: Kulttuuri, palvelut ja erityiset ostokset.

- Sen suuren kaupungin, johon on parhaimmat liikenneyhteydet (Tukholma, Göteborg, Malmö, Sundsvall, Uumaja tai Luulaja) tulee päivittäin olla saavutettavissa kahdella vuorolla aamupäivisin ja yhdellä iltapäivisin. Matka-aika korkeintaan kolme tuntia.

Kriteeri 5: Alue- tai yliopistolliset sairaalat

- Uumajan, Tukholman, Uppsalan, Örebron, Linköpingin, Göteborgin, Malmön ja Lundin alueellisiin tai yliopistollisiin sairaaloihin tulee jokaiselta alueelta olla päivittäin yhteys, joka on perillä ennen klo 10 ja paluuyhteys, joka lähtee klo 16 jälkeen. Matka-aika saa olla enintään kolme tuntia.

Kriteeri 6: Yliopistopaikkakunnat

- Luulajan, Uumajan, Tukholman, Uppsalan, Örebron, Linköpingin, Karlstadin, Göteborgin, Vaxjön ja Lundin yliopistoihin on oltavat hyvät viikoittaiset yhteydet ainakin kahdeksasta kymmenestä paikkakunnasta. Yhteyksiä on oltava perjantaisin klo 16 jälkeen ja sunnuntaisin klo 12 jälkeen. Matka-aika saa olla korkeintaan viisi tuntia. (Päivittäistä matkustusta koskevia tavoitteita on esitetty kriteereissä 4 ja 8.)

Kriteeri 7: Suuret matkailu- ja virkistysalueet

- Suurimmille matkailualueille (Sälen, Åre, Gotland ja Öland) on päivittäin oltava vähintään kaksi yhteyttä. Matka-aika ei saa olla 8 tuntia pidempi, paitsi jos kyseessä on yöjuna ja tarjolla on yöpymisen mahdollistava hytti-paikka.
- Selvityksessä todetaan, että on myös muita erityisesti aluepolitiikan näkökulmasta merkittäviä matkailukohteita, mutta niiden yhteyksille ei ole tässä yhteydessä asetettu tavoitteita.

Kriteeri 8: Tavoitteet Rikstrafikenin erikseen määrittelemien alueiden välillä

- Tavoitteena on asiointi- ja vierailumatkoja sekä päivittäisiä korkeakoulu-opiskelijoiden matkoja palvelevat yhteydet. Tavoitteena on kaksi vuoroa päivässä. Pisin matka-aika on neljä tuntia. Matka-aika saa olla korkeintaan kaksinkertainen henkilöautomatkaan verrattuna.

Selvitys kävi laajalla lausuntokierroksella. Palaute osoitti, että Tukholman tärkeydestä kohteena ollaan yhtä mieltä. Muista kohteista oli runsaasti eriäviä mielipiteitä. Rikstrafikenissa nähtiin, että lähestymistapaa on arvioitava uudelleen. Rikstrafikenin näkemyksen mukaan selvitystä ja laadittuja kriteereitä ei voi suoraan ottaa ohjeeksi, mutta selvitys voi antaa suuntaviivoja Rikstrafikenin analyyseille. Selvitystä on myöhemmin hyödynnetty kaukoliikenteen hankinnassa ja sitä on myös

täydennetty eri kulkumuotoja koskevilla tarkemmilla selvityksillä tai suunnitelmilla. Selvitys osoitti mm. että

- Saavutettavuus on odotettua huonompi monissa maan osissa
- Selvityksessä tutkitut kriteerit eivät toteudu maan kaikissa osissa
- Kaikkein etäisimmille alueille on paremmat lentoyhteydet, jotka osaltaan parantavat saavutettavuutta

Ruotsissa on selvitetty myös erikseen haja-asutusalueiden palvelutasoa selvityksessä Kollektivtrafik i trafiksvaga områden, Delrapport till Kollektivtrafikkommittén (2003). Raportissa ehdotetaan keskustelun pohjaksi minimitasoa, jossa kaikille asukkaille taataan vähintään viisi päivittäistä matkustusmahdollisuutta. Liikenneyhteyksiä tulee tarjota enintään kilometrin etäisyydellä sijaitsevalta pysäkiltä joko reitti- tai kutsuliikenteellä. Selvityksen mukaan joukkoliikenne takaisi tällöin asumisen mahdollisuudet koko maassa. Kaikilla asukkailla olisi mahdollisuus matkustaa töihin, opiskelemaan, palveluihin ja vapaa-ajan aktiviteetteihin.

## **2.3 Yhteenveto**

Kaukoliikenteen peruspalvelutason määrittelyn pohjaksi selvitettiin aiempia peruspalvelutasokuvauksia Suomessa ja Ruotsissa. Tarkastelut osoittivat, että näkökulma peruspalvelutasoon vaihtelee tarkasteltavan kulkumuodon mukaan. Tämä johtuu siitä, että eri kulkumuodot palvelevat erilaisia matkustustarpeita. Yhteistä erilaisissa peruspalvelutason määrittelyissä on tavoite tiettyjen peruspalveluksi katsottavien toimintojen saavutettavuudesta. Näitä peruspalveluja ei ole kuitenkaan yksiselitteisesti määritetty.

Muissa yhteyksissä tehtyjä peruspalvelutason määrittelyjä ei voida sellaisenaan soveltaa kaukoliikenteeseen mm. siksi, että kaukoliikenne harvoin palvelee ihmisten jokapäiväisiä liikkumistarpeita. Tärkeän lähtökohdan kaukoliikenteen peruspalvelutason määrittelylle muodostaa liikenne- ja viestintäministeriön ”peruspalvelutasotyöryhmän” näkemys siitä, että kaikkia liikennemuotoja on tarkasteltava samanaikaisesti. Peruspalvelutasossa riittää, että matkustustarve tyydytetään vähintään yhdellä kulkumuodolla.

## 3 Kaukoliikenteen matkojen ominaisuuksia

### 3.1 Liikkumisen tarve

Liikkuminen tai liikkumisen tarve ei useimmiten ole itsetarkoitus, vaan seuraus ihmisten perustarpeiden tyydyttämisestä ja yhteiskunnan toimintojen vuorovaikutuksesta. Se missä ja miten ihminen asuu, tekee työtä, harrastaa, käy ostoksilla, tapaa ystäviä ja tuttaviamäärää liikkumisen määrän, kulkutavan ja ajankohdan. (Kivari, Kiiskilä, Heltimo, Rönkä 2006).

Ihmisten liikkumistarve syntyy siis ihmisten muiden inhimillisten tarpeiden, kuten työ, asiointi, opiskelu, ostos, vapaa-aika, toteuttamisesta ja näiden sijainnista. Ihmiset odottavat liikenteeltä yleisesti, että

- 1) on aina pääsy kaikkialle,
- 2) matka sujuu turvallisesti, mukavasti, normaalissa ajassa ja kohtuuhinnalla,
- 3) ja ellei näin ole, saadaan ajantasainen informaatio häiriöistä. (Liikenne 2030, muistio 8.11.2005)

Arkisten toimintojen toteuttaminen edellyttää siirtymistä paikasta toiseen. Toiminnon luonne määrittää sen, kuinka paljon joustomahdollisuutta on matkan määränpään ja ajankohdan suhteen, mikä taas heijastuu muun muassa kulkutavan valintaan. Mitä parempi ja toimivampi liikennejärjestelmä on, sitä paremmin ihmiset voivat toteuttaa omia tarpeitaan itseään tyydyttävällä tavalla. Jos taas liikennejärjestelmän tarjoama palvelutaso on puutteellinen, se ”suodattaa pois” osan tarpeista tai tarpeen tyydyttäminen on hankalaa, mikä aiheuttaa kokemuksen ongelmasta.

Liikkumistarpeiden muodostumiseen ja niiden suuntautumiseen vaikuttavat myös yksilöön itseensä liittyvät ominaisuudet, kuten elämäntavat, arvot, asenteet, kokemukset, perheko, asumismuoto, elämänvaihe, ikä, sukupuoli ja fyysiset liikkumiskyvyt. Tarpeita ja haluja rajaavat liikennejärjestelmän ohella yksilöiden ja kotitalouksien aika- ja rahabudjetit, joiden puitteissa toiminnan on tapahduttava (Kivari, Kiiskilä, Heltimo, Rönkä 2006).

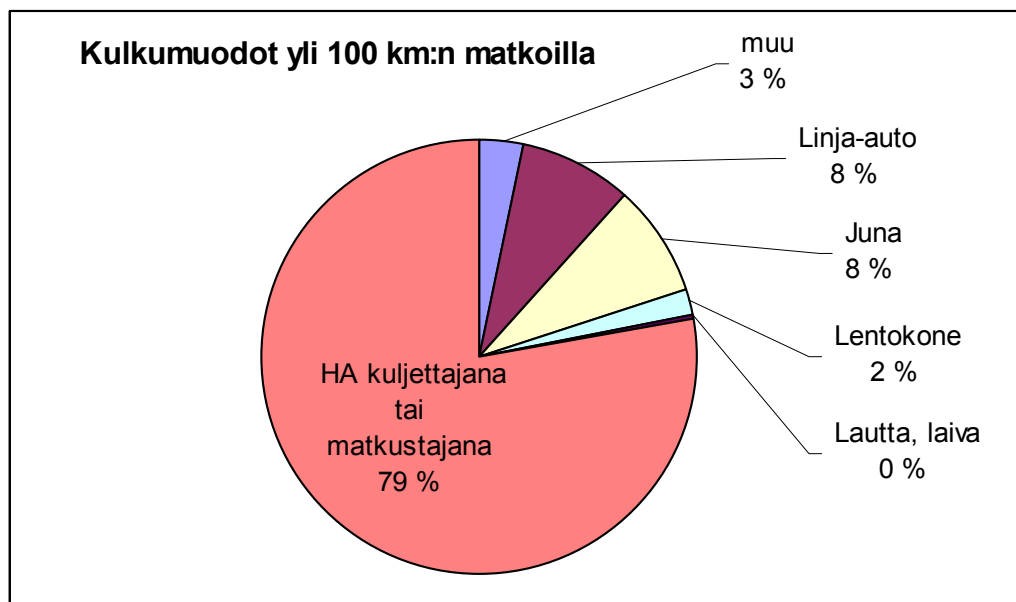
Liikkumistarpeita aiheuttavat toiminnot ja toimintojen ominaisuudet heijastuvat myös matkojen ominaisuuksiin ja joustavuuteen. Matkojen joustavuuden (ts. aikaan ja/tai paikkaan sitoutuvuuden) kautta matkat voidaan jaotella kahteen ryhmään:

- vähän joustavat tai joustamattomat matkat: työ-, työasiointi- ja opiskelumatkat, lasten haku- ja vientimatkat (koulu, päiväkot)
- joustavat matkat: vapaa-ajan matkat ja asiointimatkat (Kivari, Kiiskilä, Heltimo, Rönkä 2006)

### 3.2 Matkojen lukumäärä ja kulkumuoto

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 04-05 mukaan suomalaiset tekivät 96 miljoonaa yli sadan kilometrin mittaista matkaa. Henkilöä kohden tämä tarkoittaa noin 20 matkaa vuodessa. Matkoista yhdeksänkymmentä prosenttia tehdään kotimaassa ja kymmenen prosenttia ulkomailla. Valtaosa (73 prosenttia) tehdystä yli sadan kilometrin matkoista on pituudeltaan alle 250 kilometriä. Eniten pitkiä matkoja tehdään Etelä- ja Länsi-Suomessa.

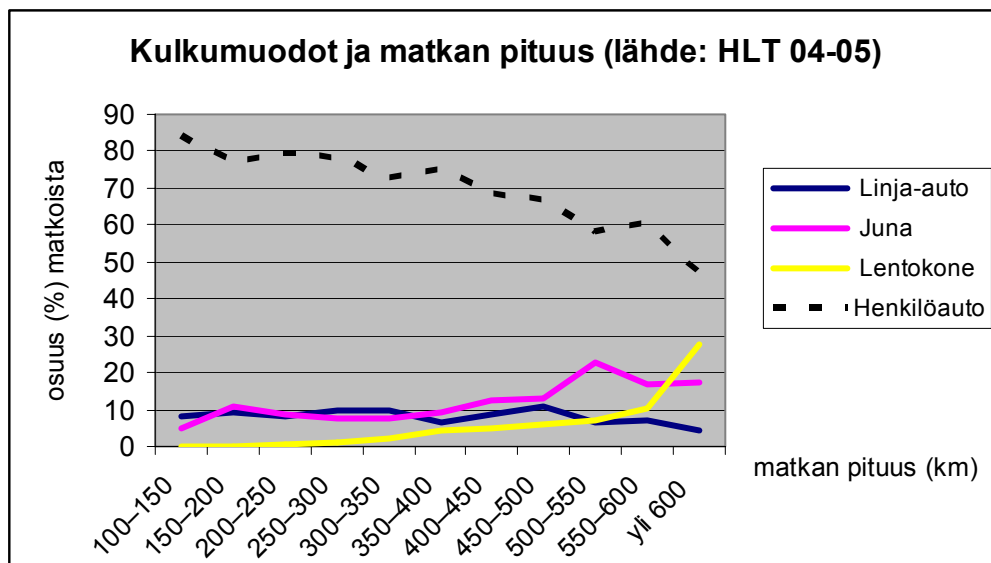
Yli sadan kilometrin matkat tehdään pääasiassa henkilöautolla. Junalla ja linja-autolla tehdään yhteensä noin 16 miljoonaa matkaa. Junalla ja linja-autolla tehdään kummallakin noin 8 miljoonaa matkaa. Lentoliikenteessä tehdään noin 2 miljoonaa matkaa.



Kuva 1. Kulkumuotojakauma yli 100 km:n matkoilla (lähde: Henkilöliikennetutkimus 2004–2005)

100–150 kilometriä pitkistä matkoista peräti 84 prosenttia tehdään henkilöautolla. Matkan pituuden kasvaessa autonkäytön osuus laskee ja muiden kulkutapojen osuus kasvaa (kuva 2). Julkisessa liikenteessä juna ja linja-auto ovat kulkuvälineinä suunnilleen yhtä yleisiä 150–400 kilometrin pituisilla matkoilla. Sitä lyhyemmillä matkoilla linja-auto on kulkuvälineenä yleisempi. Pidemmillä matkoilla kulkuvälineenä käytetään enemmän junaa. Matkojen pidentyessä kasvaa myös lentoliikenteen suhteellinen osuus.

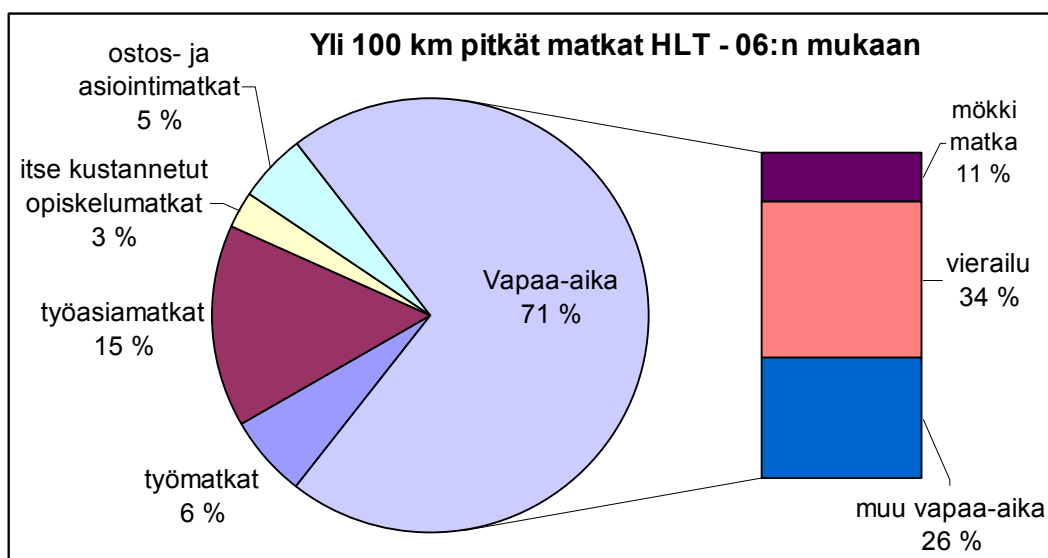




Kuva 2. Kulkumuodot matkan pituuden mukaan (lähde: Henkilöliikennetutkimus 2004–2005).

### 3.3 Matkojen tarkoitus

Pitkät matkat voidaan matkan tarkoituksen mukaan jakaa työ- ja opiskelumatkoihin, työasiamatkoihin, ostos- ja asiointimatkoihin sekä vapaa-ajan matkoihin. Vapaa-ajan matkat voidaan jakaa edelleen mökkimatkoihin, vierailuihin ja muihin vapaa-ajan matkoihin.



Kuva 4. Yli 100 km:n matkojen matkan tarkoitus (lähde: Henkilöliikennetutkimus 2004–2005).

Pitkistä matkoista yli 71 prosenttia liittyy vapaa-aikaan. Mökkimatkoja eli henkilön käytössä olevalle vapaa-ajanasunnolle suuntautuvia matkoja on 11 prosenttia kaikista pitkästä matkoista. Vierailumatkojen osuus on 34 prosenttia ja muiden vapaa-ajanmatkojen osuus 26 prosenttia.

Yli sata kilometriä pitkistä matkoista työ- koulu- tai opiskelumatkoja on yhteensä vain yhdeksän prosenttia. Itse kustannettuja opiskelumatkoja on kolme prosenttia ja työmatkoja kuusi prosenttia. Työasiamatkoja eli työnantajan maksamia työhön liittyviä matkoja on 15 prosenttia. Ostos- ja asiointimatkojen osuus yli sadan kilometrin matkoista on viisi prosenttia.

Auto on eniten käytetty kulkuneuvo niin pitkillä työmatkoilla kuin ostos- ja vapaa-ajanmatkoillakin. Pitkistä vapaa-ajanmatkoista autolla tehdään lähes 80 prosenttia. Tämä tarkoittaa keskimäärin 10,5 matkaa henkilöä kohden vuodessa. Toiseksi eniten vapaa-ajan matkoja taitetaan linja-autolla (1,3 matkaa vuodessa) ja kolmanneksi eniten junalla (0,96 matkaa vuodessa). Joukkoliikennettä käytetään lähinnä vierailuilla ja muilla vapaa-ajan matkoilla. Mökkimatkat sen sijaan tehdään lähes yksinomaan henkilöautoilla.

Taulukossa 1 kaukoliikenteen matkat on ryhmitelty ihmisten välttämättömiä liikumistarpeita palveleviin matkoihin, vapaa-ajan matkoihin sekä elinkeinoelämän ja matkailuelinkeinon tarpeita palveleviin matkoihin. Tarkastelussa on kuvattu kunkin matkaryhmän yleisiä ominaisuuksia sekä tärkeitä palvelutasotekijöitä.

*Taulukko 1. Kaukoliikenteen matkaryhmät ja niiden ominaisuuksia.*

Matkan tarkoitus	Matka- määrä (HLT 04-05)	Matkan kuvaus	Tärkeitä palvelutasotekijöitä
<b>Ihmisten välttämättömät liikkumistarpeet</b>			
<b>Työmatka</b>  Itse maksettu kodin ja työpaikan välinen matka	5 082 000	Säännöllisesti toistuva matka, ajallisesti joustamaton  Suurin tarve arkipäivisin	Matka-aika, yhteyksien aikataulu, sujuvuus, ennakoitavuus ja luotettavuus
<b>Koulu- tai opiskelumatka</b>  Matkat kotipaikkakunnan ja koulu- tai opiskelupaikkakunnan välillä	Yht.	Säännöllisesti toistuva matka, ajallisesti joustamaton  Pitkillä matkoilla suurin tarve perjantai- ja sunnuntai-iltais.	Yhteyksien olemassaolo ja matkaketjun ulottuminen koko matkalle, niin että matka voidaan suorittaa ilman henkilöautolla tehtäviä osuuksia. Matkan hinta on kriittinen tekijä. Matka-aika ei sen sijaan ole palvelutasotekijänä niin tärkeä.
<b>Varusmiesten varuskuntamatkat</b>  Lomakyydit kodin ja varuskunnan välillä	2 413 000	Säännöllisesti toistuva matka, ajallisesti joustamaton.  Pitkillä matkoilla suurin tarve perjantai- ja sunnuntai-iltais.	Palvelusaikaan sopiva aikataulu, sujuvat liityntäyhteydet sekä matka-aika.
<b>Vapaa-ajan matkat</b>			
<b>Ostos- ja asiointimatkat</b>  Erikoistavaroiden osto, muu ostosmatka tai asiointimatka	4784 000	Satunnainen matka, ajallisesti joustava, suuntautuu palvelukeskuksiin. Maaseudulla matkat pitenevät palveluverkon keskittyessä entistä harvempiin kuntakeskuksiin. Erikoiskauppan palvelut on saatavissa vain suurissa keskuksissa.	Yhteyksien olemassaolo ja matkaketjun ulottuminen koko matkalle, matkan hinta.
<b>Mökkimatkat</b>  Matkat henkilön käytettävissä olevaan vapaa-ajan asuntoon	10145 000	Keskimäärin 8-9 kertaa vuodessa toistuva, painottuu viikonloppuihin, suuntautuu usein haja-asutusalueelle	Kulkumuotona yleensä henkilöauto, ennakoitavuus, miellyttävyys
<b>Vierailumatkat</b>  Vierailu ystävien, tuttavien tai sukulaisien luokse	30775 000	Satunnainen tai säännöllisesti toistuva esimerkiksi vanhusten hoitamiseen liittyvä matka. Ajallisesti joustava. Painottuu viikonloppuihin.	Yhteyksien olemassaolo ja matkaketjun ulottuminen koko matkalle, miellyttävyys.
<b>Elinkeinoelämän tarpeet/ Matkailun (ja matkailuelinkeinon) tarpeet</b>			
<b>Työasiamatka</b>  Työ- tai vapaa-ajalla tehty työnantajan maksama työhön liittyvä matka	14686 000	Satunnainen matka, ajallisesti joustava tai joustamaton, suuntautuu usein suurempiin keskuksiin, arkipäivisin virka-aikaan.	Matka-aika, yhteyksien aikataulu, sujuvuus, ennakoitavuus ja luotettavuus
<b>Muu vapaa-ajan matka, matkailu</b>	27636 000	Satunnainen, ajallisesti joustava matka. Painottuu viikonloppu-	Matkaketjujen sujuvuus, luotettavuus, säännöllisyys, turvallisuus ja

Matkan tarkoitus	Matka- määrä (HLT 04–05)	Matkan kuvaus	Tärkeitä palvelutasotekijöitä
		puihin ja lomasesonkeihin	informaation saatavuus. Palvelutason tulee pohjautua säännölliseen, ympärivuotiseen ja luotettavaan runkoyhteyksien tarjontaan
<b>Liityntä-yhteydet kansainväliseen kaukoliikenteen verkkoon</b>		Satunnainen, ajallisesti joustamaton matka.	Matkaketjun ja vaihdon sujuvuus, aikataulujen sopivuus, ennakoitavuus, luotettavuus

### 3.4 Matkojen suuntautuminen

Henkilöliikennetutkimuksen 04-05 mukaan yli 100 kilometriä pitkiä matkoja tehdään eniten Varsinais-Suomen ja Uudenmaan välillä sekä Pohjois-Pohjanmaalla ja Lapissa maakuntien sisällä. Uusimaa on tärkein matkustuskohde pohjoisinta ja itäisintä Suomea lukuunottamatta kaikissa maakunnissa. Pohjois- ja Itä-Suomessa pitkiä matkoja tehdään eniten maakuntien sisällä ja naapurimaakuntiin.

*Taulukko 2. Yli 100 kilometriä pitkien matkojen suuntautuminen maakunnittain, 1000 matkaa/vuosi (lähde: Henkilöliikennetutkimus 2004–2005).*

	Uusimaa	Varsinais-Suomi	Itä-Uusimaa	Satakunta	Kanta-Häme	Pirkanmaa	Päijät-Häme	Kymenlaakso	Etelä-Karjala	Etelä-Savo	Pohjois-Savo	Pohjois-Karjala	Keski-Suomi	Etelä-Pohjanmaa	Vaasan rannikkoseutu	Keski-Pohjanmaa	Pohjois-Pohjanmaa	Kainuu	Lappi	ulkomaat
Uusimaa	1 170																			
Varsinais-Suomi	2 580	760																		
Itä-Uusimaa	340	160	20																	
Satakunta	730	600	30	140																
Kanta-Häme	1 570	260	40	110	70															
Pirkanmaa	2 250	910	70	840	250	660														
Päijät-Häme	2 290	180	50	50	100	560	130													
Kymenlaakso	1 500	90	120	20	130	180	180	40												
Etelä-Karjala	790	70	120	30	20	100	140	380	130											
Etelä-Savo	1 140	60	40	20	70	160	220	380	300	500										
Pohjois-Savo	690	40	10	30	50	120	110	80	120	410	730									
Pohjois-Karjala	440	40	30	10	60	70	100	80	160	200	460	790								
Keski-Suomi	900	160	30	70	210	750	240	140	60	360	420	100	800							
Etelä-Pohjanmaa	500	130	10	190	50	580	50	10	10	20	70	30	270	210						
Vaasan rannikkoseutu	220	90	5	70	10	160	50	3	2	10	10	10	180	350	720					
Keski-Pohjanmaa	110	40	3	5	20	70	3	4	4	3	40	10	80	120	160	170				
Pohjois-Pohjanmaa	420	50	10	60	70	140	30	10	50	60	320	90	260	180	160	220	2 930			
Kainuu	140	40	10	4	10	30	10	3	10	50	300	100	70	50	40	20	540	590		
Lappi	350	40	10	30	20	70	30	40	10	20	120	50	80	50	30	30	1080	120	2 310	
ulkomaat	1 650	360	80	120	170	360	140	150	110	90	110	90	180	80	130	10	170	40	140	1 120

### 3.5 Yhteenveto

Suomalaiset tekevät vuosittain 96 miljoonaa yli 100 kilometrin mittaista matkaa. Matkoista pääosa tehdään henkilöautolla. Junalla, bussilla tai lentäen tehdään noin 18 miljoonaa matkaa.

Kaukoliikenteen matkat voidaan ryhmitellä ihmisten välttämättömiä liikkumistarpeita palveleviin matkoihin, vapaa-ajan matkoihin sekä elinkeinoelämän ja matkailuelinkeinon tarpeita palveleviin matkoihin. Pitkistä matkoista yli 71 prosenttia liittyy vapaa-aikaan. Seuraavaksi suurin matkaryhmä ovat työasiamatkat.

Uusimaa on pitkien matkojen tärkein matkakohde. Henkilöliikennetutkimuksen 2004-2005 mukaan eniten yli 100 kilometrin mittaisia matkoja tehdään kuitenkin Pohjois-Pohjanmaalla maakunnan sisällä sekä Varsinais-Suomen ja Uudenmaan välillä.

## 4 Kaukoliikenteen tarpeita

### 4.1 Tarpeiden selvittämistapa

Maakuntaliittojen esille tuomia kaukoliikennetarpeita selvitettiin maakuntaohjelmista ja –strategioista sekä maakunnallisista liikennejärjestelmäsuunnitelmista. Lisäksi maakuntaliittojen edustajille tehtiin kyselytutkimus, jolla kartoitettiin näkemyksiä peruspalvelutason kriteereistä ja maakuntien yhteystarpeista. Kyselyyn vastasi 17 maakuntaa yhdeksästätoista. Kymenlaakson ja Etelä-Karjalan yhteystarpeet eivät tulleet esille maakuntien kyselyssä, mutta Etelä-Suomen lääninhallitus esitti näkemykset yhteystarpeista myös näillä alueilla, joten yhteenvedossa on otettu huomioon tarpeita kaikista 19 maakunnasta.

Kaukoliikenteen yhteyksien merkitystä alueiden kehittymisedellytysten turvaamisessa selvitettiin maakuntien liittojen lisäksi sisäasiainministeriössä suoritetussa haastattelussa sekä kirjallisuusselvityksillä.

Peruspalvelutasokriteereihin liittyviä näkemyksiä selvitettiin kyselytutkimuksella myös lääninhallitusten liikennesuunnittelijoilta. Vastaukset saatiin kaikista lääninhallituksista.

Näkemyistä kansalaisten liikkumistarpeista syvennettiin kahden opiskelijajärjestön edustajan sekä neljän varusmiestoimikunnan edustajan haastatteluilla. Opiskelijoiden näkemyksiä kaukoliikenteen valtakunnallisesta palvelutasosta kartoitettiin haastatteleamalla Suomen suurimpien opiskelijajärjestöjen Suomen ylioppilaskuntien liiton (SYL) ja Suomen Ammattikorkeakouluopiskelijayhdistysten Liiton (SAMOK) sosiaalipoliittisia sihteereitä.

Puolustusvoimilla ei ole valtakunnantason tutkimustietoa tai tilastoja varusmiesten lomamatkojen suuntautumisesta tai kulkumuodoista. Tämän vuoksi varuskuntien näkemyksiä kaukoliikenteen valtakunnallisesta palvelutasosta tiedusteltiin alueellisista varusmiestoimikunnista ja VMTK:n pääesikunnasta. Haastatteluun valittiin Pohjoiselta maanpuolustusalueelta Kainuun Prikaati, Läntiseltä maanpuolustusalueelta Keuruun pioneerirykmentti ja Eteläiseltä maanpuolustusalueelta Panssariprikaati Parolannummelta. Vastaajilta pyydettiin näkemyksiä kaukoliikenteen tarpeista varusmiesten lomamatkoihin liittyen.

Kaukoliikenteen merkitystä matkailuelinkeinolle selvitettiin matkailualan toimijoille suunnatulla haastattelulla sekä Kauppa- ja teollisuusministeriön vuonna 2006 laatimasta Suomen matkailustrategiasta.

## **4.2 Kansalaisten tarpeet**

### **4.2.1 Peruspalvelutasoon kuuluvat matkaryhmät**

Kansalaisten liikkumistarpeista tulee peruspalvelutasoisessa kaukoliikenteessä pystyä maakuntaliittojen ja lääninhallitusten edustajien mukaan tekemään vähintään työasia-, työ-, koulu- ja opiskelumatkat.

Läänien edustajat painottivat hieman maakuntaliittoja voimakkaammin opiskelijoiden matkustustarpeita, etenkin koti- ja opiskelupaikkakunnan välisiä sujuvia viikonloppuyhteyksiä. Oulun läänissä peruspalvelutason toivottiin palvelevan myös päivittäisiä asiointitarpeita ylemmän luokan keskuksen ja maakuntakeskusten välillä. Useammissa lääneissä vapaa-ajanmatkojen ja kansainvälisten liityntäyhteyksien merkityksen nähtiin kasvavan tulevaisuudessa yhä tärkeämmäksi. Lapin läänissä nähtiin että kaukoliikenteen peruspalvelutason tulisi palvella myös matkailuelinkeinojen tarpeita.

Työ- ja opiskelumatkojen lisäksi usean maakunnan edustajat nostivat esille myös vapaa-ajanmatkailun kasvavan merkityksen. Vapaa-ajan matkailun yhteydessä nostettiin esiin koti- ja ulkomaan liityntäyhteyksien tärkeys sekä maakuntakeskusten välisen liikenteen järjestäminen niin että se mahdollistaa päivittäin maakuntakeskuksesta toiseen suuntautuvien asiointimatkojen tekemisen.

Maakuntaliittojen näkemykset kaukoliikenteen peruspalvelutasosta vastasivat monilta osin nykyistä tilannetta. Palvelutason kuvailussa kiinnitettiin huomiota eniten työ- ja opiskelumatkat mahdollistaviin juna- ja linja-autoliikenteen vuoroihin. Useimmat maakunnat pitivät tärkeinä myös päivittäisiä lentoja Helsinkiin. Vuorotarjontaan toivottiin parannuksia lähinnä aamun työasiamatka- ja työmatkaliikenteen osalta.

### **4.2.2 Peruspalvelutason osatekijät**

Maakuntaliittojen ja lääninhallitusten edustajat pitivät kaukoliikenteen tärkeimpinä palvelutasotekijöinä yhteyden olemassaoloa ja matka-aikoja. Erityistä huomiota kiinnitettiin saapumisaikojen ja aikatauluvarmuuden merkitykseen sekä sujuvuuteen ja yhteyksien vaihdottomuuteen. Merkittävinä palvelutasotekijöinä nähtiin myös matkan vaihdottomuus, liityntä- ja jatkoyhteyksien toimivuus, alueellinen tasapuolisuus, esteettömyys ja kaluston taso. Huomioita tulisi lisäksi kiinnittää erityisesti liikennemuotojen väliseen työnjakoon ja lippuyhteistyön kehittämiseen.

Kaukoliikenteen suunnittelussa tulisi ottaa huomioon eri käyttäjäryhmien erilaiset tarpeet ja tottumukset. Muutamat liitot toivoivat, että huomiota kiinnitetään myös pohjoisten ja syrjäisten alueiden erityisolosuhteisiin ja liikenneyhteyksien riittä-

vään määrään. Haasteita kaukoliikenteen toimivuudelle katsottiin syntyvän muun muassa väestön ikääntymisestä, asutuksen keskittymisestä, vapaa-ajan matkailun kasvusta ja opiskelutarjonnan muutoksista.

Opiskelijajärjestöjen edustajien mukaan tärkein palvelutasotekijä on matkan hinta. Myös varuskunnat kokivat matkan hinnan tärkeäksi silloin, kun kyseessä on varusmiesten itse maksamat matkat. Lääninhallitusten edustajat näkivät hinnan merkityksen kahtalaisena; toisaalta hinta nostettiin esille yhtenä tärkeimpänä tekijänä, toisaalta useampi vastaaja esitti matkan hinnan olevan kaukoliikenteen palvelutasotekijänä toissijainen. Matkailun näkökulmasta hinta ei yhtä tärkeä tekijä kuin palvelun laatu. Ulkomaalaiset matkailijat erityisesti ovat kuitenkin myös hintatietoisia.

#### **4.2.3 Työ- ja työasianmatkoja tekevien tarpeet**

Työ- ja työasianmatkojen tarpeita toivat esille maakunnat ja lääninhallitukset. Tarkasti aikatauluihin sidottujen työ- ja opiskelumatkojen teossa korostettiin julkisen liikenteen luotettavuutta, aikataulujen pitävyyttä ja riittävää vuorotiheyttä.

Koska kaukoliikenteeksi on selvityksessä määritelty yli 100 kilometrin matkat, työmatkat tarpeet eivät ole ensisijaisia. Todellisuudessa näin pitkiä työmatkoja tehdään ja mitä suurempi osa näistä tehdään joukkoliikenteellä, sen parempi. Siitä huolimatta ei ole tarkoituksenmukaista, etenkin yhteiskunnan rahoituksella, edistää pitkämatkaista työmatkaliikennettä ottamalla se osaksi peruspalvelutasoa. Sen sijaan sujuvat ja nopeat aamu- ja iltapäiväyhteydet työ- ja muuta asiointia varten ovat tärkeitä.

Työ- ja neuvottelumatkat tärkeimpiin matkustussuuntiin pitäisi pystyä tekemään yhden päivän aikana. Haastateltujen mukaan tulisi työasianmatkoilla yhteyden olla perillä aamupäivällä viimeistään klo 9 tai 10.

#### **4.2.4 Opiskelijoiden tarpeet**

Opiskelijajärjestöjen edustajat näkivät kaukoliikenteen tärkeimpänä palvelutasotekijänä matkan hinnan. Tärkeänä pidettiin myös yhteyden olemassaoloa, saapumisaikaa kohteeseen ja sujuvia liityntäyhteyksiä. Myös ympäristökysymysten kasvavaa merkitystä korostettiin.

Jotta joukkoliikenne päihittäisi henkilöauton opiskelijoiden viikonloppumatkoilla, tulisi matkojen hintoja laskea. Vastaajien mukaan huomiota tulisi kiinnittää erityisesti julkisen liikenteen kilpailukykyyn henkilöauton käyttöön verrattuna. Lisäksi kaukoliikenteen kulkuyhteyksien tulisi lähteä opiskelijoille sopivina aikoina ja kulkuyhteyksien olisi oltava helposti saavutettavissa (sujuvat liityntäyhteydet).



Kaukoliikenteen hyvinä puolina yksityisautoiluun nähden pidetään julkisen liikenteen tarjoamia lepo-, virkistys- ja opiskelumahdollisuuksia (esimerkiksi mahdollisuus käyttää tietokonetta matkan aikana).

Henkilöauton omistus ja käyttö pitkillä matkoilla on vastaajien mukaan tavallista. Useilla opiskelijoilla on ajokortti, monilla on oma auto ja useilla ainakin mahdollisuus esimerkiksi vanhempien auton käyttöön pidemmällä matkoilla. Auton käytön katsotaan riippuvan kulloisestakin tarpeesta (esim. tavarankäytön ja henkilöiden määrä) ja julkisen liikenteen yhteyksistä. Merkittävänä ryhmänä nostetaan esiin ekologisista syistä autoilua välttävien ryhmä, joka suosii julkista liikennettä.

*”Jos matkaaminen bussilla maksaa enemmän kuin kahden tai kolmen hengen yhteiskyyti, niin yksityisautoilu houkuttelee. Vaivattomat vaihdot toiseen julkiseen välineeseen on tärkeää”*

Opiskelijajärjestöjen edustajien mukaan kaukoliikenteen opiskelijahinnat tulisi hinnoitella opiskelijoiden niukat toimeentulot huomioon ottaen ja niin, että hinnat olisivat kilpailukykyisiä yksityisautoiluun verrattuna. Matkan pituuteen sidottua hinnoittelua pidetään edelleen perusteltuna, mutta lisää huomiota toivotaan kiinnitettävän siihen, ettei matkan aikana tehtävistä vaihdoista koituisi lisäkustannuksia.

Julkisen liikenteen nykyisinä puutteina koettiin maan poikittaisyhteyksien ongelmat. Opiskelijoiden liikkumisen koetaan vaikeutuneen Itä-Suomen yöjunaliikenteen lakkaamisen myötä.

#### **4.2.5 Varusmiespalveluksessa olevien tarpeet**

Varusmiehellä on oikeus maksuttomiin lomamatkoihin kotipaikkakunnalle henkilökohtaisten peruskiintiöiden mukaisesti palvelusaikoihin porrastettuna. Puolustusministeriön asetuksella varusmiespalveluksessa olevien asevelvollisten ja vapaaehtoista asepalvelusta suorittavien naisten maksuttomien lomamatkojen lukumääriä lisättiin vuoden 2006 alusta lukien. 180 päivää palvelevilla on oikeus 13 maksuttomaan edestakaiseen matkaan tai maksuttoman matkan sijasta matkakorvaukseen koti- tai asuinpaikkakunnalleen taikka erityisestä syystä muulle paikkakunnalle, 270 päivää palvelevilla 23 matkaan ja 362 päivää palvelevilla 32 matkaan. Maksuttomat matkat on tehtävä julkisilla kulkuneuvoilla, pääsääntöisesti junalla tai linja-autolla, ja olosuhteet huomioon ottaen valtiolle edullisimmalla tavalla.

Lomamatkojen järjestelyt ovat kunkin joukko-osaston vastuulla ja järjestelyt tehdään yhteistyössä paikallisen varusmiestoimikunnan kanssa. Lomakuljetuksia järjestetään pääasiassa kahdella eri tavalla. Tarjonnan sen mahdollistaessa varusmiehet kulkevat normaalissa linjaliikenteessä. Tarpeen mukaan järjestetään tilausajokuljetuksia. Henkilöliikenteen kehittämisen lähtökohtana on ollut, että tilauslii-

kenteen päätepiisteet, reitit ja aikataulut eivät saa olla päällekkäisiä ja samanaikaisia linjaliikenteen kanssa.

Varusmiehet pitivät kaukoliikenteen tärkeimpinä palvelutasotekijöinä aikataulujen sopivuutta, matka-aikaa ja riittäviä liityntäyhteyksiä sekä omakustanteisilla matkoilla myös matkan hintaa. Myös yhteyden vaihdottomuutta arvostettiin. Kaukoliikenteen palvelutason tulisi vastaajien mukaan olla vähintään sellainen, että se mahdollistaa viikonloppuvapaan alkaessa pääsyn varuskunnasta kotipaikkakunnalle ja viikonloppuvapaan päättyessä paluumatkan kotipaikkakunnalta varuskuntaan. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että perjantaisin tulisi olla noin klo 17–19 varuskunnasta lähteviä vuoroja. Sunnuntai-iltaisina tulisi olla ennen kello 24 varuskuntaan saapuvia vuoroja. Kestoltaan varusmiehen yhdensuuntaisen kotimatkan tulee olla alle 6 tuntia. Liityntäyhteyksien tulee olla vaivattomia ja odotusaikojen mahdollisimman lyhyitä.

Yleensä noin kerran kuukaudessa viikonloppuvapaaseen liitetään henkilökohtaisena lomana myös seuraava maanantai. Tällöin viikonloppuvapaa saattaa alkaa vasta lauantaina palveluksen päätyttyä. Näinä ajankohtina lomailevien varusmiesten määrä on kuitenkin huomattavasti pienempi. Toisaalta voi olla, että juuri normaaleista lähtö- ja tulopäivistä poikkeavina aikoina käytetään enemmän joukko-liikennettä.

Palvelutasopuutteina varuskunnissa koetaan itä-länsisuuntaisen julkisen liikenteen pitkät matka-ajat ja vaihtojen suuri määrä. Ongelmallisia ovat esimerkiksi Keuruu-Savonlinna, Kajaani-Seinäjoki, Seinäjoki-Kuopio sekä Joensuu-Nurmes-Kuopio yhteysvälit. Pääteistä etäällä asuvien varusmiesten kulkumahdollisuudet ovat heikoimmat. Pohjoisessa tilanne on Etelä-Suomea heikompi.

Varusmiesten lomamatkojen kustannukset maksaa puolustusvoimat. Vuonna 2004 kuljetuksiin käytettiin kaikkiaan yli 9,8 miljoonaa euroa. Suurimman osan, yli kuusi miljoonaa euroa, veivät bussikuljetukset. Rautateitse tehdyt lomamatkat maksoivat lähes 2,4 miljoonaa. Kulut ovat suurimmat niissä isoissa varuskunnissa, joissa lomamatkat ovat pitkiä.

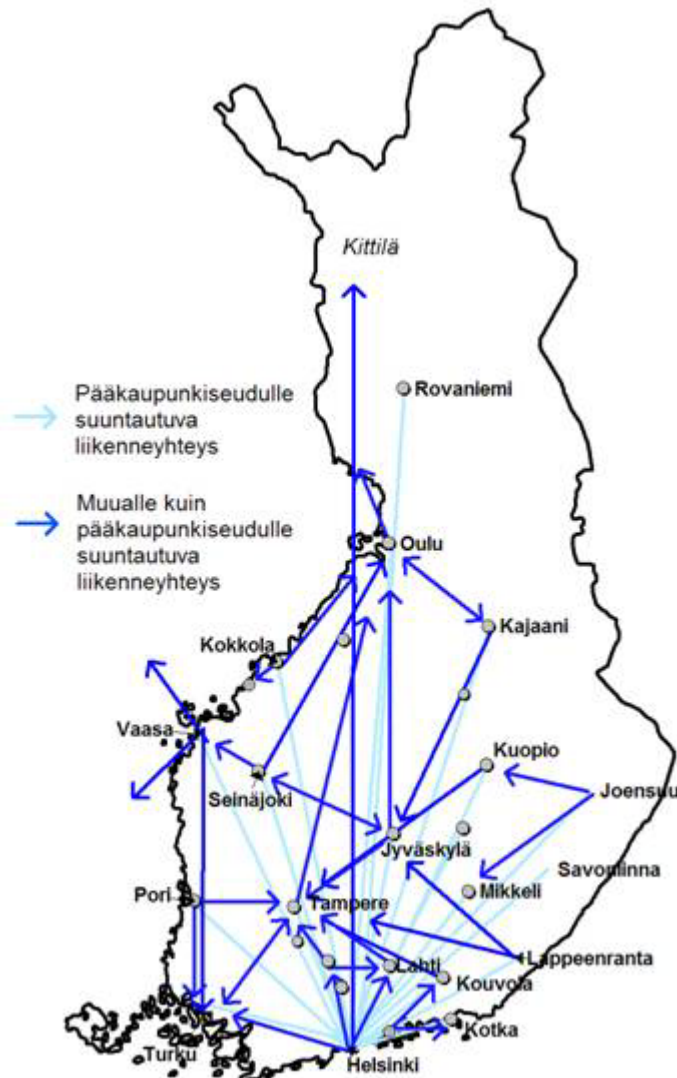
## **4.3 Alueiden tarpeita**

### **4.3.1 Alueiden suuntautumisesta aiheutuvia tarpeita**

Maakuntien liitoille osoitetussa kyselyssä vastaajilta pyydettiin näkemyksiä tärkeimmistä kaukoliikenteen yhteyksistä kotimaassa. Vastaajat pitivät yhteyksiä maakuntakeskuksista Helsinkiin ja Helsingistä maakuntakeskuksiin ylivoimaisesti tärkeimpinä. Seuraavaksi tärkeimpinä pidettiin yhteyksiä maakunnan muiden kaupunkien ja Helsingin välillä tai yhteyksiä naapurimaakuntien keskuksiin. Tärkeänä nähtiin myös maakuntakeskuksista suurille kaupunkiseuduille kuten Ouluun,

Turkuun, Tampereelle ja Jyväskylään suuntautuvat yhteydet. Pohjanmaalla kaukoliikenteen tärkeimpien yhteysvälien joukkoon nostettiin myös Ruotsiin Tukholmaan ja Uumajaan suuntautuvat yhteydet. Kyselyssä esille tulleet tärkeimmät matkustussuunnat on esitetty kuvassa 5.

Perusteluina tärkeimmäksi nähdylle yhteyksille mainittiin yleisimmin työ-asiamatka- sekä työ-, koulu- ja opiskelumatkat tarpeet. Työ- ja opiskelumatkat suuntautuvat maakuntakeskuksista lähimaakuntiin ja pääkaupunkiseudulle. Työ-asiamatkat suuntautuvat pääasiassa maakuntakeskuksista Uudellemaalle. Uudeltamaalta työ- ja työasiamatkat suuntautuvat vastausten mukaan pääasiassa Varsinais-Suomeen ja Päijät-Hämeeseen. Työ- ja opiskelumatkojen lisäksi tärkeinä pidettiin liityntämatkoja kansainvälisille jatkolennoille. Liityntämatkat suuntautuvat pääasiassa Helsinkiin. Lentoyhteydet koetaan merkittävimmiksi Lapissa, Pohjois-Pohjanmaalla, Kainuussa, Pohjanmaalla, Pohjois-Karjalassa ja Keski-Suomessa.



Kuva 5. Maakuntien näkemyksiä tärkeimpien kotimaan henkilöliikenneyhteyksien suunnasta 2006

Maakunnat ovat määritelleet omia tarpeitaan ja tavoitteitaan kaukoliikenteen kehittämiseksi maakuntaohjelmissa, maakuntasuunnitelmissa sekä erityisesti maakunnallisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Maakuntasuunnitelmista nousee voimakkaimmin esille lentoliikenteen kehittäminen. Tavoitteet koskevat pääosin kansainvälisen lentotarjonnan lisäämistä tai liityntäyhteyksiä kansainvälisille lennoille. Junaliikennettä koskevat tavoitteet sekä maakuntasuunnitelmissa ja -ohjelmissa että liikennejärjestelmäsuunnitelmissa koskevat yleisimmin rataverkon tai asemien infrastruktuurin parantamista. Myös lentokentille esitetään kehittämissuunnitelmia.

Taustalta on luettavissa ajatus, että yhteiskunnan toivotaan panostavan infrastruktuurin kehittämiseen, ja parantuneen infrastruktuurin houkuttelevan uusia kaupallisia liikenneyhteyksiä. Bussien kaukoliikenteelle asetetaan tavoitteita lähinnä maakunnallisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Tavoitteet koskevat yleisimmin liikennetarjonnan parantamista tietyillä, yksittäisillä yhteysväleillä.

#### **4.3.2 Alueiden kehitysedellytysten turvaamiseen liittyviä tarpeita**

Alueiden profiili vaikuttaa kaukoliikenteen yhteyksien tarpeeseen. Kaukoliikenteen yhteyksien palvelutasolla on merkitystä erityisesti pitkämatkaisia henkilökontakteja vaativien toimialojen sijoittumiseen. Esimerkiksi lentoyhteyden lakkauttamisella on oletettavasti vaikutuksia henkilökontakteja vaativien yritysten sijoittumiseen niin, että lentoliikenteen loppuminen voi tarkoittaa myös yritysten sijoittumista toisaalle, parempien liikenneyhteyksien palvelun piiriin.

Liikenneyhteyksien palvelutasolla on selkeä imagovaikutus. Hyvät julkisen liikenteen yhteydet luovat mielikuvaa alueen aktiivisuudesta. Erityinen imagovaikutus on lentoliikenteellä. Vaikka tosiasiassa palvelutaso voisi muilla kulkumuodoilla olla paremman vuorotarjonnan ja lähes vertailukelpoisten matka-aikojen myötä olla sama, mielletään lentoliikenne kuitenkin korvaamattomaksi juuri imagomerkityksen takia.

Kaukoliikenteen yhteyksien merkitys alueiden kehittymisedellytysten turvaamisessa voidaan nähdä niin, että kehittämisedellytysten suhteen heikot alueet heikentyvät entisestäänkin, jos kaukoliikenteen yhteyksiä heikennetään. Suomessa oli aiemmin vallalla aluekehityspolitiikka, jonka mukaan kaikkein heikoimpia alueita pyrittiin määrätietoisesti tukemaan. Alueiden omaehtoista kehittämistä alettiin tukea vuonna 1994. Ajattelu on kehittynyt siihen suuntaan, että yhteiskunnan toimilla pyritään tukemaan alueella jo olevaa kehityssuuntaa. Panoksia pyritään kohdentamaan alueilla jo olevien vahvuuksien edelleen kehittämiseen. Aluekeskusohjelma on pilottikokeilu tästä. Tätä ajattelutapaa tukisi kaukoliikenteessä palvelutason porrastaminen alueiden vahvuuksien mukaan.

Pääkaupunki on selkeästi tärkein matkustuskohde. Helsingin merkitys pitkämatkaisten henkilöliikenteen yhteyksien solmukohtana tulee jatkossa edelleen kasvamaan. Kunta- ja palvelurakennemuutos tiivistää kuntien välistä yhteistyötä maakuntien sisällä. Toisaalta maakuntien välinen vuorovaikutus lisääntyy ja seudullisten kokonaisuuksien merkitys kasvaa. Erilaisten yliajallisten verkostojen syntyminen lisää yhteistyötä eri alueiden välillä. Tämä voi lisätä tarvetta henkilöliikenteen yhteyksille maakuntien välillä. Erityisesti isoimpien keskusten välisten ja niihin suuntautuvien yhteyksien merkitys tulee korostumaan.

Tarkasteltaessa alueiden vahvuuksia tällä hetkellä huomataan, että Kemi-Tornion, Iisalmen ja Raahen seudut ovat esimerkkejä seuduista, joiden kehityskuva on kaupunkiverkkotutkimuksen mukaan heikko (Antikainen 2006). Näiden alueiden saavutettavuus kaukoliikenteellä on montaa muuta vastaavaa aluetta heikompi. Saman kokoluokkaan kuuluva Seinäjoen seutu taas on kehityskuvaltaan positiivinen ja yhtenä tekijänä tähän voidaan olettaa olevan edullinen liikenteellinen sijainti ja hyvät kaukoliikenteen yhteydet.

Joidenkin elinkeinoelämäntilojen kuten esimerkiksi kaivosteollisuuden tai matkailun kehittämisessä tapahtuvat muutokset saattavat nopeastikin muuttaa alueiden kehityskuvaa. Erityisesti matkailun kehittäminen lisää tarvetta pitkämatkaisille yhteyksille. (Janne Antikaisen haastattelu sisäasiainministeriössä 17.11.2006).

## **4.4 Elinkeinoelämän tarpeita**

### **4.4.1 Liikenneyhteyksien vaikutus yritysten sijoittumiseen**

Yritysten sijoittumisvalinnat ovat monen tekijän summaa eikä yksittäisen sijaintitekijän vaikutusta ole helppo erottaa. Kyse on yleensä kokonaisoptimoinnista. Kuitenkin esimerkiksi yrityspalvelujen tai laajemminkin asiantuntijapalvelujen käyttö edellyttää usein henkilökohtaisia kontakteja, mikä suosii näiden yritysten pääkonttori- ja suunnittelutoimintojen keskittymistä. Sama koskee myös monia julkishallinnon organisaatioita. Keskittymien ulkopuolella toimiville yrityksille on tärkeää omata hyvät henkilöliikenneyhteydet yrityspalveluja tarjoaviin keskuksiin. Hyvät henkilöliikenneyhteydet keskuksiin ovat jopa toiminnan elinehto. Suhteelliset matkakustannukset ovat aikojen kuluessa laskeneet ja kriittinen tekijä erityisesti elinkeinoelämän henkilöliikenneyhteyksien kannalta onkin ennen muuta aika: ehtiikö paikkakunnalta toiselle aamuneuvotteluun, onko liikematkat mahdollista tehdä päivän aikana tai virka-ajan puitteissa? (Somerpalo 2006)

Erityisesti pitemmillä kaupunkien välisillä matkoilla ja kansainvälisissä yhteyksissä korostuu nopeiden joukkoliikenneyhteyksien merkitys. Intuitiivisesti on oletettavissa, että joukkoliikenteen osuus yritysten ja muiden organisaatioiden liike-

ja asiointimatkoilla kasvaa yli 100 kilometrin matkoilla matkan pidentyessä. (Somerpalo 2006, 24)

Yhä suuremmalle osalle yrityksistä alueiden väliset erot kuljetus- ja tuotantokustannuksissa ovat pienentyneet ja samalla niiden merkitys yritysten sijoittumista ohjaavana tekijänä on vähentynyt liikennejärjestelmän kehityksen myötä. Yleisen näkemyksen mukaan sijainnin valinta ei silti ole menettänyt merkitystään, vaan monilla toimialoilla kilpailutekijöiksi ovat nousseet kasautumishyödyt ja alueiden ympäristö- ja palvelutekijät. (Somerpalo 2006, 23)

Keskuskauppakamarin mukaan liikenneyhteydet ovat yksi tärkeimpiä tekijöitä, jotka vaikuttavat yritysten sijaintipaikkapäätöksiin. Keskuskauppakamarin alueiden kilpailukykyä yritysten näkökulmasta selvittäneen tutkimuksen mukaan liikenneyhteydet ovat kolmanneksi tärkein yrityksen sijaintipaikan valintaan vaikuttava tekijä. Liikenneyhteydet korostuivat erityisesti Etelä-Savossa ja pääkaupunkiseudulla. Keskimääräistä tärkeämpänä liikenneyhteyksiä pitivät Lahden, Riihimäki-Hyvinkään sekä Satakunnan kauppakamarien alueilla toimivat yritykset.

Yrityksissä korostuu erityisesti nykyisen liikenneinfrastruktuurin ylläpito ja kunnostaminen. Tämä muodostui tärkeimmäksi tekijäksi, kun yritysjohtajat arvioivat liikenneyhteyksien kehittämistarvetta. Julkisen liikenteen kehittämistarpeina tuotiin erityisesti esille alueiden sisäisen liikenteen kehittäminen. Yrityksissä nähdään tärkeänä, että alueen sisäinen liikenne palvelee nykyistä paremmin työmatkaliikennettä.

Julkisen kaukoliikenteen yhteyksien osalta lentoliikenteellä on erityinen merkitys pääkaupunkiseudun ulkopuolisille keskuksille. Kuopion, Oulun, Keski-Suomen, Pohjois-Karjalan ja Tampereen kauppakamarien alueilla toimivat yritykset korostivat keskimääräistä enemmän lentoliikenteen kehittämisen tarvetta. Oulussa, Keski-Suomessa ja Tampereella painotettiin erityisesti kansainvälisen lentoliikenteen kehittämistä. Itä-Suomessa yritysten huolenaiheena puolestaan olivat palvelutasoltaan kohtuulliset kotimaan lentoyhteydet. Satamien ja rautatieliikenteen nykyiseen tasoon ollaan ilmeisen tyytyväisiä, koska niiden kehittämisen ei nähty merkittävässä määrin parantavan yritysten kilpailukykyä.

#### **4.4.2 Matkailuelinkeinon tarpeita**

Kaukoliikenteen merkitys matkailulle on elintärkeä. Matkailuelinkeinojen kehityksen näkökulmasta erityisenä haasteena on huippusesonkien ulkopuolinen liikenne. Ympärivuotisen saavutettavuuden parantaminen sekä kansainvälisesti että kotimaassa on tärkeä matkailuelinkeinon kehittymisen edellytys. Huippusesonkeina kaukoliikenteen tarjonta on riittävää, mutta hiljaisempina kausina kaukoliikenteen tarjonta on puutteellista. Haasteellisia alueita ovat erityisesti matkailukeskukset, jotka sijaitsevat kauempana liikenteen solmukohdista.

Ulkomaisia matkailijoita saapuu Suomeen kaikilla eri liikennemuodoilla; laivalla, junalla, omilla autoilla, busseilla sekä lentäen. Ulkomaiset matkailijat käyttävät Suomen sisäisessä liikenteessä lentoja, ensisijaisesti Lappiin, samoin autojunia. Bussien käyttö on vähäistä, sillä ryhmät käyttävät omia ulkomaisia tilausbussejaan. (Tiedot MEKin Rajahaastattelututkimus)

Matkailu tarvitsee turvallisen, helposti lähestyttävän ja toimivan liikenteellisen infrastruktuurin. Ulkomaan matkailijoille ensisijaisia ovat saapumis- ja lähtöpiis- teet kuten satamat, lentoasemat /juna-asemat ja niiden palvelutaso sekä ajokelpoi- set, turvalliset maantiet, selkeät ja riittävät opasteet sekä tarvittavat huoltopalvelut teiden varsilla. Julkisessa reittiliikenteessä tärkeää on yhteyksien luotettavuus, säännönmukaisuus sekä ympärivuotisuus ja selkeä informaatio.

Matkailuelinkeino tarvitsee myös muita kuin matkailijoita palvelevia julkisen kau- koliikenteen yhteyksiä. Tarpeita muille yhteyksille aiheuttavat ainakin matkailu- keskuksissa työskentelevien ihmisten työmatkat, jotka ovat volyymiltään kuiten- kin aika vähäisiä sekä rahtiliikenne. Matkailijoiden tarpeiden tulee siten olla etusi- jalla palveluita suunniteltaessa.

Matkailun näkökulmasta hinta ei ole yhtä tärkeä palvelutasotekijä kuin palvelun laatu. Ulkomaalaiset matkailijat erityisesti ovat kuitenkin myös hintatietoisia. Hin- tajousten merkitystä sesonkien tasaajana ja off-sesonkien täyttäjänä olisi haasta- teltujen mukaan tarpeen lisätä. Nykyisin ne ovat käytössä ainoastaan lentoliiken- teessä. Ongelmana nähdään se, että hintajousten myötä syntyvät ylilyönnit hin- noittelussa kuitenkin vääristävät hintamielikuvaa ja täten yleistä asennetta hintoi- hin. Esimerkiksi lentoliikenteessä ns. viimeiset fullprice - paikat matkakohteisiin nousevat helposti julkiseen keskusteluun. Toisaalta edullisilla matkoilla voidaan houkutella uusia asiakasryhmiä ja laajentaa asiakaskuntaa.

## **4.5 Yhteenveto**

Kaukoliikenteen tarpeet ryhmiteltiin alustavasti kansalaisten tarpeisiin, alueiden tarpeisiin sekä elinkeinoelämän, erityisesti matkailun, tarpeisiin. Näitä tarpeita selvitettiin kirjallisuusselvityksellä, haastatteluilla ja kyselytutkimuksella.

Haastatellut näkivät, että kansalaisten liikkumistarpeista tulee peruspalvelutasoi- sessa kaukoliikenteessä pystyä tekemään vähintään työasia-, työ-, koulu- ja opis- kelumatkat. Kaukoliikenteen tärkeimpinä palvelutasotekijöinä pidettiin yhteyden olemassaoloa ja matka-aikoja. Erityistä huomiota kiinnitettiin saapumisaikojen ja aikatauluvarmuuden merkitykseen sekä sujuvuuteen ja yhteyksien vaihdottomuu- teen.

Ylivoimaisesti tärkeimpänä matkustuskohteena pidetään Helsinkiä. Myös muut suuret kaupungit nousivat esille tärkeinä matkustuskohteina. Kunta- ja palvelurakennemuutos tiivistää kuntien välistä yhteistyötä maakuntien sisällä. Toisaalta maakuntien välinen vuorovaikutus lisääntyy ja seudullisten kokonaisuuksien merkitys kasvaa. Erilaisten yliajallisten verkostojen syntyminen lisää yhteistyötä eri alueiden välillä. Tämä voi lisätä tarvetta yhteyksille maakuntien välillä.

Kaukoliikenteen yhteyksillä on merkitystä alueiden kehittämisedellytysten turvaamisessa. Kehittämisedellytysten suhteen heikot alueet heikentyvät entisestään, jos kaukoliikenteen yhteyksiä heikennetään. Liikenneyhteydet ovat yksi tärkeimpiä tekijöitä, jotka vaikuttavat yritysten sijaintipaikkapäätöksiin. Kauppakamarin tutkimuksen mukaan suurin merkitys on kuitenkin liikenteen infrastruktuurilla ja lentoyhteyksillä.

Kaukoliikenteen merkitys matkailulle on elintärkeä. Matkailuelinkeinojen kehityksen näkökulmasta erityisenä haasteena on huippusesonkien ulkopuolinen liikenne ja ympärivuotisen saavutettavuuden parantaminen.



## 5 Kaukoliikenteen peruspalvelutason määrittely

### 5.1 Perustelut

Kaukoliikenteen peruspalvelutason määrittelemistä varten tehdyistä taustaselvityksistä nousee esille kolme näkökulmaa. Matkustustarpeet voidaan ryhmitellä ihmisten välttämättömiin liikkumistarpeisiin (työ-, opiskelu- tai koulumatkat sekä ostos- ja asiointimatkat), elinkeinoelämän tarpeisiin (työasiamatkat, liittynät kansainväliseen kaukoliikenteen verkkoon) sekä matkailuelinkeinon tarpeisiin (matkakohteisiin suuntautuvat asiakkaiden matkat). Peruspalvelutaso päädyttiin määrittelemään näistä kolmesta näkökulmasta.

Peruspalvelutason lähtökohdan muodostavat kansalaisten tavanomaisten liikkumistarpeiden tyydyttäminen ja kaukoliikenteen palvelujen alueellisesti tasapuolinen kohdentaminen. Haasteen peruspalvelutason määrittelemiselle muodostaa se, mitkä yhteiskunnan toiminnot ja muut tarpeet katsotaan kaukoliikenteen peruspalvelutason määrittäviksi toiminnoiksi. Peruspalvelutason määrittelyn kannalta katsottiin tärkeimmiksi opiskelumatkat sekä asiointi- ja työasiamatkat. Erityiskysymyksen muodostavat pitkät vapaa-ajanmatkat, koska niillä on kiistatta vaikutuksia alueiden vetovoimaisuuteen mm. matkailuyhteyksien vuoksi. Matkaryhmien priorisointi tehtiin matkamäärien, kirjallisuusselvityksen ja haastattelujen perusteella.

Peruspalvelutason määrittelyssä ajatuksena on ollut, että peruspalvelutason mukaiset kaukoliikenteen yhteydet voitaisiin priorisoida kaukoliikenteen hankinnoissa. Tämän takia kaukoliikenteen peruspalvelutaso päädyttiin määrittelemään alueellisesti kattavaksi, mutta tarjonnaltaan varsin suppeaksi. Määrittelemällä peruspalvelutaso riittävän alhaiseksi, varmistetaan, että se ei mahdollisesta priorisoinnista huolimatta ohjaa liian kaavamaisesti rahoituksen kohdentamista.

Erityiskysymys on alueiden erojen huomioon ottaminen. Kaukoliikenteen palveluilla on pyrittävä turvaamaan alueiden kehittymisedellytyksiä kunkin alueen vahvuuksien kautta. Täten on perusteltua, että kaukoliikenteen peruspalvelutaso on valtakunnan eri osissa ja erityyppisillä alueilla erilainen. Tämän takia alueet päädyttiin ryhmittelemään kolmeen ryhmään.

Esitetyt palvelutasokriteerit vastaavat pitkälti lääninhallitusten ja maakuntien yleistä näkemystä.

Peruspalvelutason määrittelystä haluttiin tehdä konkreettinen, jotta sen toteutumisista pystytään mittaamaan. Mallia konkretiaan saatiin Ruotsissa sovelletusta palvelutason määrittelystä.

## 5.2 Alueiden ryhmittely

Peruspalvelutason määrittelyn viemiseksi käytäntöön katsottiin tarpeelliseksi ryhmitellä yhteysvälit. Peruspalvelutason määrittelyä varten keskukset jaettiin kolmeen ryhmään seuraavasti:

1. Suuret kaupunkiseudut
2. Maakuntakeskukset
3. Aluekeskusohjelman mukaiset muut aluekeskukset

### Suuret kaupunkiseudut

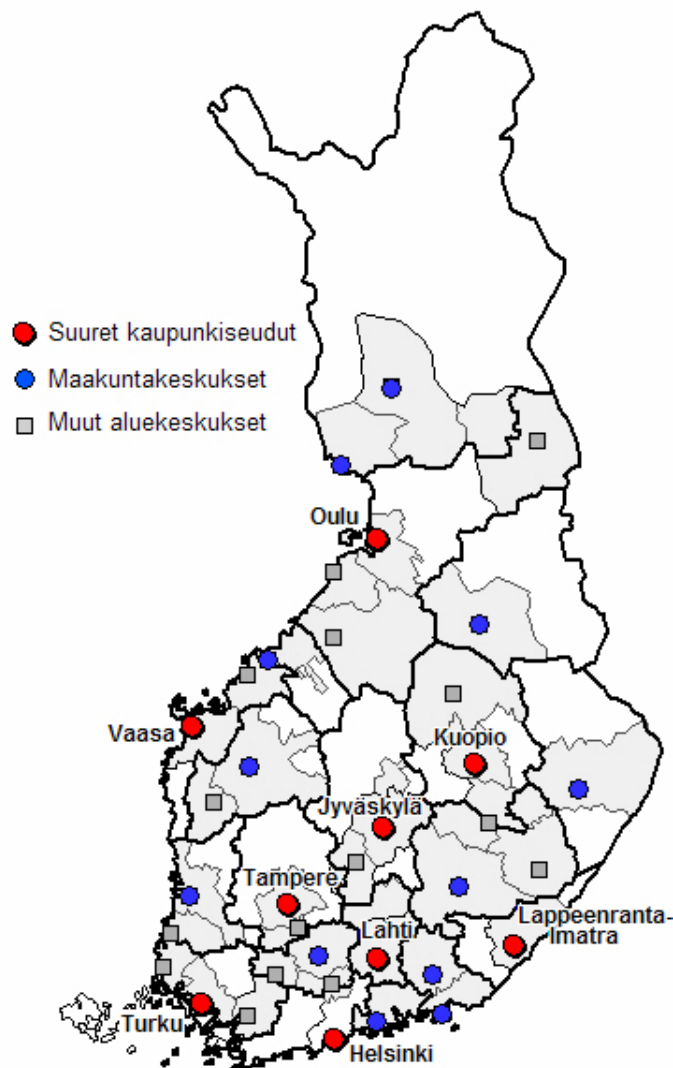
Valtioneuvoston 15.1.2004 hyväksymissä valtakunnallisissa alueiden kehittämisen tavoitteissa suuriksi kaupunkiseuduiksi katsotaan kuuluvan Helsingin seudun ohella Tampereen, Turun, Oulun, Jyväskylän, Kuopion, Lahden, Lappeenranta-Imatran ja Vaasan kaupunkiseudut. Näiden yhdeksän kaupunkiseudun alueelle on keskittynyt yli puolet suomalaisista ja 60 prosenttia maan työpaikoista. Vuonna 2006 hallituksessa on hyväksytty näitä kaupunkiseutuja koskeva suurten kaupunkiseutujen politiikkakokonaisuus.

### Maakuntakeskukset

Ryhmään kuuluvat maakuntien keskuskaupungit siltä osin kuin etäisyys Helsinkiin on yli 100 km.

### Aluekeskusohjelman mukaiset muut aluekeskukset

Kolmantena tarkasteltavana aluetasona on alueiden kehittämislaissa valtioneuvoston erityisohjelmaksi määritellyn aluekeskusohjelman mukaiset aluekeskukset. Aluekeskusohjelmalla hallitus kehittää monikeskuksista, kilpailukykyiseen pääkaupunkiseutuun ja aluekeskusten verkostoon perustuvaa aluerakennetta, joka pitää kaikki maakunnat elinvoimaisina ja mahdollistaa nykyistä tasaisemman taloudellisen kasvun koko maassa. Aluekeskusohjelma kattaa yli 80 % Suomen väestöstä.



Kuva 6. Kaukoliikenteen peruspalvelutason määrittelyssä käytetty aluejako.

Esitettyyn ryhmittelyyn päädyttiin, koska haluttiin käyttää pysyvää ryhmittelyä, joka kuvaa eri keskusten merkitystä valtakunnallisesti. Tärkeänä nähtiin myös se, että käytetään sellaista alueiden ryhmittelyä, josta on olemassa poliittinen päätös. Käytetty ryhmittely kuvaa myös varsin hyvin nykyistä kaukoliikenteen palvelutasoa eri yhteysväleillä. Koska kaukoliikenteen tarjonta on pääosin lipputuloperusteista, voidaan tarjonnan ajatella ainakin jossain määrin heijastavan matkustustarpeita eri yhteysväleillä. Maakuntakeskusten tärkeyttä kaukoliikenteen solmukohdina pidettiin itsestäänselvyytensä jo siitä syystä, että niihin on parhaat liityntäyhteydet. Aluekeskusten perustana ovat toiminnallisesti luontevat, työssäkäyntiin, asumiseen ja palvelujen tuottamiseen perustuvat alueet.

Mahdollista olisi ollut käyttää myös muunlaisia ryhmittelyjä. Yhtenä vaihtoehtona tarkasteltiin sisäasiainministeriössä käytössä olevaa kaupunkiseutujen vahvuuteen ja monipuolisuuteen, toiminnalliseen erikoistumiseen, kehitysedellytyksiin ja kehityskuvaan perustuvaa kaupunkiluokittelua. Tällä luokittelulla mm. merkittävien

yliopistoseutujen merkitys olisi korostunut. Luokittelu johti kuitenkin niin oleellisesti nykyisestä liikennetarjonnasta poikkeavaan lopputulokseen, että siitä päätettiin luopua. Ongelmallisena nähtiin myös se, että kaupunkiseutujen vahvuuksiin perustuva luokittelu saattaa muuttua varsin nopeasti.

### **5.3 Tarkastellut yhteysvälit**

Kaukoliikenteen peruspalvelutason määrittely koskee yhteyksiä aluekeskusten tai sitä suurempien keskusten välillä. Palvelutasotavoitteet kunta- ja muista alemmista keskuksista aluekeskuksiin suuntautuville yhteyksille on määritetty aiemmin Julkisen liikenteen peruspalvelutason määrittelyn yhteydessä.

Kaukoliikenteen peruspalvelutaso kuvataan seuraaville yhteysväleille:

- 1) Alueiden ja pääkaupunkiseudun väliset yhteydet
  - yhteydet maakuntakeskusten ja pääkaupunkiseudun välillä
  - yhteydet muista aluekeskuksista pääkaupunkiseudulle
- 2) Alueiden väliset yhteydet
  - yhteydet suurten kaupunkiseutujen välillä
  - yhteydet naapurimaakuntien maakuntakeskusten välillä
- 3) Alueen yhteydet kansainväliseen liikenneverkkoon

#### **1) Alueiden ja pääkaupunkiseudun väliset yhteydet**

Helsingin seutu on tärkein kaukoliikenteen kohde ja solmupiste. Yhteyksiä pääkaupunkiseudulle tarvitsevat useimmat yritykset, valtion ja kuntien virastot, yliopistot ja oppilaitokset, kansallisesti merkittäviä terveydenhuollon ja kulttuurin sekä erikoisosaamisen palveluja tarvitsevat yhteisöt ja kansalaiset. Maakuntakeskusten ja pääkaupunkiseudun väliset yhteydet turvaavat yhteistyön ja toiminnan maakuntien ja pääkaupungin viranomaisten sekä yritysten ja erityispalveluja tarjoavien yhteisöjen kesken. Yhteystarve on molempiin suuntiin. Toimivat yhteydet turvaavat myös kansallisten erityispalvelujen saavutettavuutta ja kysyntää sekä kansalaisten vapaa-ajan matkustustarpeita (vapaa-ajan matkojen ei sinänsä katsota kuuluvan peruspalvelutasoon).

## **2) Alueiden väliset yhteydet**

Suurten kaupunkiseutujen välisten liikenneyhteyksien toimivuus on keskeinen osa eri valtakunnan osien vetureina toimivien kaupunkiseutujen kehittämiseen tähtäävää kaupunkipolitiikkaa ja nykyistä kaupunkiverkkoajattelua. Tasapainoisen kaupunkiverkon kehittämiseksi on kiinnitettävä huomiota paitsi pääkaupungille suuntautuviin yhteyksiin myös suurten kaupunkiseutujen keskinäisiin liikenneyhteyksiin.

Maakuntakeskusten välisiä yhteyksiä tarvitsevat niin yritykset, yhteisöt, viranomaiset kuin kansalaiset monista eri syistä työ-, opiskelu-, asiointi- ja vapaa-ajanmatkoillaan. Matkustustarvetta on työmatkoilla, työasiamatkoilla, opiskelumatkoilla sekä terveydenhuoltoon ja kulttuuritoimintaan liittyvillä matkoilla. Eri-tyisesti autottomien kansalaisten ja opiskelijoiden, mutta myös viranomaisten matkustustarpeet edellyttävät julkisia liikennepalveluja. Maakuntien välisissä yhteyksissä korostuvat yhteydet yliopisto- ja korkeakoulukaupunkeihin sekä yhteydet naapurimaakuntien välillä ja läänien sisäiset yhteydet.

## **3) Alueen yhteydet kansainväliseen liikenneverkkoon**

Sujuvia kansainvälisiä liikenneyhteyksiä tarvitsevat henkilökontakteja vaativa yritystoiminta, muut ulkomaankauppaa harjoittavat yritykset ja teollisuuslaitokset, kansainvälistä yhteistyötä tekevät yliopistot ja korkeakoulut sekä matkailevat oman maan kansalaiset ja maahan tulevat turistit. Sujuvilla kaukoliikenteen kansainvälisillä yhteyksillä on joillekin kaupunkiseuduille yhteyksien todellista tarvettaakin tärkeämpi imago vaikutus.

Tulevaisuudessa matkailu, kansojen ja eri kansallisuuksien yhteistyön lisääntyminen, siirtolaisuus ja pakolaisuus kasvattavat tarvetta järjestää säännöllisiä ulkomaanyhteysreittejä ja niihin liittyviä liityntöjä jo tällä hetkellä vakiintuneiden tarteiden lisäksi.

## **5.4 Peruspalvelutason määrittely**

### **5.4.1 Yhteenveto**

Peruspalvelutasoon katsotaan kuuluvan ihmisten välttämättömät liikkumistarpeet sekä työasiamatkat tärkeimpien keskusten välillä. Matkailua palvelevat yhteydet ovat elintärkeitä usean alueen kehittymisedellytysten kannalta, ja niiden katsotaan maakuntakeskusten välillä kuuluvan peruspalvelutasoon. Kaukoliikenteen peruspalvelutaso ei käsitä kuitenkaan vapaa-ajan matkoja kuten mökkimatkoja, vierailumatkoja ja lomamatkoja.

### *1. Kansalaiset*

*Kaukoliikenteen peruspalvelutaso käsittää kansalaisten täysipainoiseen elämään liittyvät matkat kuten työ-, opiskelu- ja asiointimatkat maakuntakeskusten ja pääkaupunkiseudun välillä, suurten kaupunkiseutujen välillä sekä muista aluekeskuksista Helsinkiin. Maakuntakeskuksista pääkaupunkiseudulle ja pääkaupunkiseudulta maakuntakeskuksiin tarvitaan arkipäivisin edestakaiset yhteydet, jotka saapuvat määräpaikkaan noin kello 8-9. Paluuvuoron takaisin tulee lähtä iltapäivällä noin kello 15–17. Muista kuin maakuntakeskuksena toimivista aluekeskuksista tarvitaan aamuyhteys Helsinkiin viimeistään kello 10 ja iltapäivällä paluuyhteys. Suurten kaupunkiseutujen välillä sekä naapurimaakuntien maakuntakeskusten välillä tarvitaan sellaiset kaukoliikenteen yhteydet, että arkipäivisin on mahdollista tehdä asiointimatka yhden päivän aikana.*

### *2. Elinkeinoelämä*

*Työasiainmatkoja varten tarvitaan arkisin yhden päivän aikana tapahtuvan edestakaisen matkan mahdollistavia, nopeita yhteyksiä maakuntakeskusten ja pääkaupunkiseudun välillä, suurten kaupunkiseutujen välillä sekä muista aluekeskuksista Helsinkiin. Naapurimaakuntien maakuntakeskusten välillä tarvitaan mahdollisuus tehdä kaukoliikenteellä työasianmatka arkipäivisin työpäivän aikana.*

*Peruspalvelutaso käsittää suurilta kaupunkiseuduilta sujuvat ja muista maakuntakeskuksista vähintään kohtuulliset liityntäyhteydet kansainväliseen lentoliikenteeseen. Tavoitteena on matkaketjujen sujuvuus.*

### *3. Matkailu*

*Matkailuelinkeinon ja edelleen alueiden kehittymisedellytykset tarvitsevat säännöllisiä ja ympärivuotisia, vähintään maakuntakeskuksiin ulottuvia kaukoliikenteen palveluita.*

### *4. Palvelujen laatu*

*Kaukoliikenteen palvelut ovat luotettavia, täsmällisiä ja turvallisia. Yhteyksiä koskevat tavoitteet toteutuvat kaikkien käyttäjryhmien näkökulmasta. Tieto kaukoliikenteen palveluista on mahdollista saada yhdestä lähteestä koskien koko matkaketjua.*

## 5.4.2 Kansalaiset

*1. Alueiden ja pääkaupunkiseudun väliset yhteydet: Maakuntakeskuksista pääkaupunkiseudulle ja pääkaupunkiseudulta maakuntakeskuksiin tarvitaan arkipäivisin asiointi- ja työasiamatkoja ja viikonloppuisin opiskelijoiden matkoja palvelevat yhteydet.*

Maakuntakeskuksista pääkaupunkiseudulle ja pääkaupunkiseudulta maakuntakeskuksiin tarvitaan arkipäivisin edestakaiset yhteydet, jotka saapuvat määräpaikkaan noin kello 8-9. Paluuvuoron takaisin tulee lähteä iltapäivällä noin klo 15–17.

Matka-aika on erityisesti työasiamatkoilla liikkuville tärkeä, sillä työasiamatka pitää voida tehdä yhden päivän aikana siedettävissä puitteissa. Matka-aika yhteen suuntaan saa olla enintään 2,5 h.

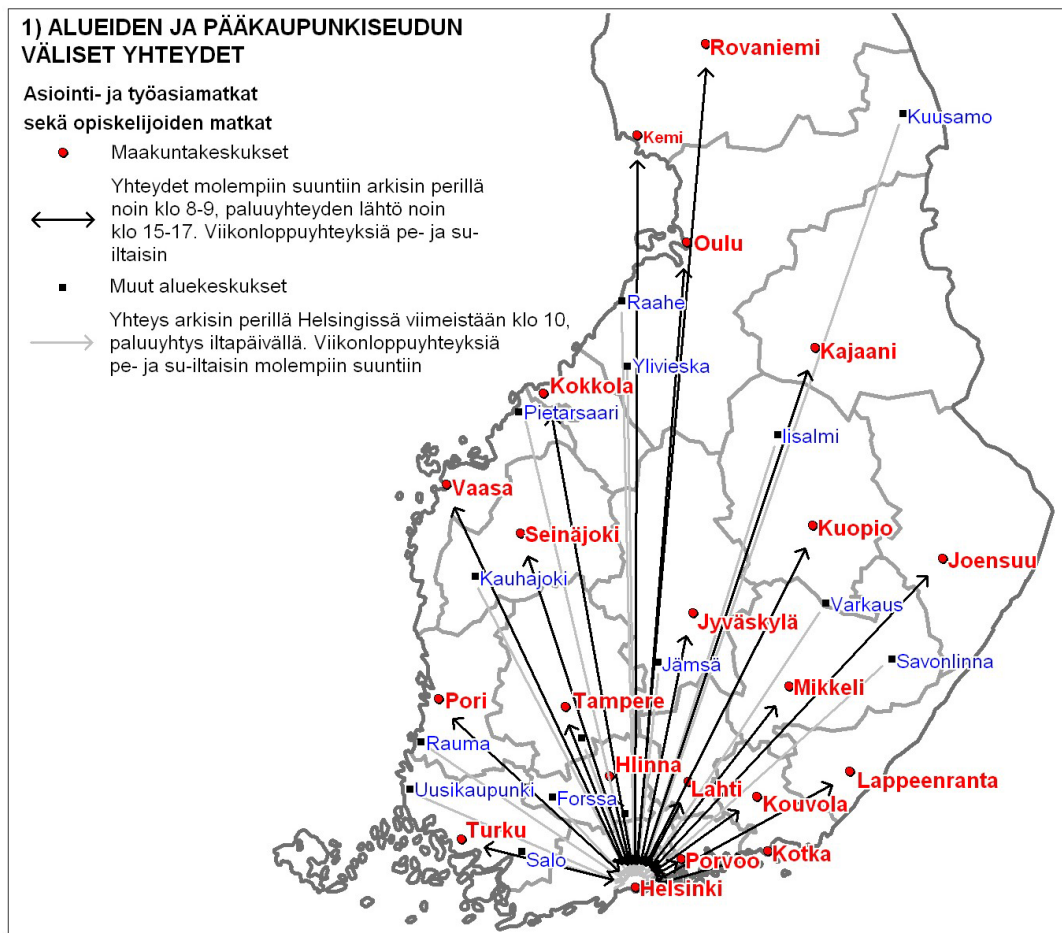
Viikonloppuisin peruspalvelutaso käsittää vähintään opiskelijoita palvelevat yhteydet. Tämä tarkoittaa perjantaisin ja sunnuntaisin on iltapäivällä/illalla kello 16 jälkeen lähteviä yhteyksiä maakuntakeskusten ja Helsingin välillä.

Vastaavasti pääkaupunkiseudulta tarvitaan jokaiseen maakuntakeskukseen vähintään kaksi päivittäistä yhteyttä, meno aamulla, niin että yhteys on perillä viimeistään klo 10 ja paluu iltapäivällä.

*2. Muista aluekeskusohjelman mukaisista aluekeskuksista Helsinkiin tarvitaan asiointi- ja työasiamatkat yhden päivän aikana mahdollistavat yhteydet. Helsingistä muihin aluekeskuksiin tarvitaan opiskelijoita palvelevat viikonloppuyhteydet.*

Muista kuin maakuntakeskuksena toimivista aluekeskuksista tarvitaan aamuyhteys Helsinkiin viimeistään kello 10 ja iltapäivällä paluuyhteys. Yhteys voi olla suora tai vaihdollinen yhteys.

Opiskelijoiden viikonloppumatkoja varten tarvitaan yhteydet perjantai-iltapäivisin Helsingistä muihin aluekeskuksiin ja sunnuntai-iltapäivisin yhteydet muista aluekeskuksista Helsinkiin.



Kuva 7. Alueiden ja pääkaupunkiseudun välisten yhteyksien peruspalvelutaso

3. Suurten kaupunkiseutujen välillä peruspalvelutaso käsittää arkipäivisin asiointi-, työasiamatkat ja viikonloppuisin opiskelijoiden matkat.

Suurten kaupunkiseutujen välillä tarvitaan arkisin yhden päivän aikana tapahtuvan asioinnin mahdollistavat yhteydet. Perilläoloaikaa tulee olla vähintään kolme tuntia virka-aikana. Vaihdolliset lentoyhteydet tarjoavat tähän pidemmällä yhteysväleillä mahdollisuuden.

Korkean hinnan takia vaihdollinen lentoyhteys ei palvele asioijia ja opiskelijoita. Asioijia ja opiskelijoiden matkustamista varten tarvitaan arkisin edestakaiset juna- tai bussiyhteydet niillä yhteysväleillä, joilla edestakainen matka päivän aikana on etäisyyden puolesta mahdollinen. Perjantai ja sunnuntai-iltapäivisin tarvitaan opiskelijoita palvelevat vaihdolliset tai suorat bussi- tai junayhteydet kaikilla yhteysväleillä. Näille yhteyksille ei aseteta erityisiä tavoitteita matka-ajalle.



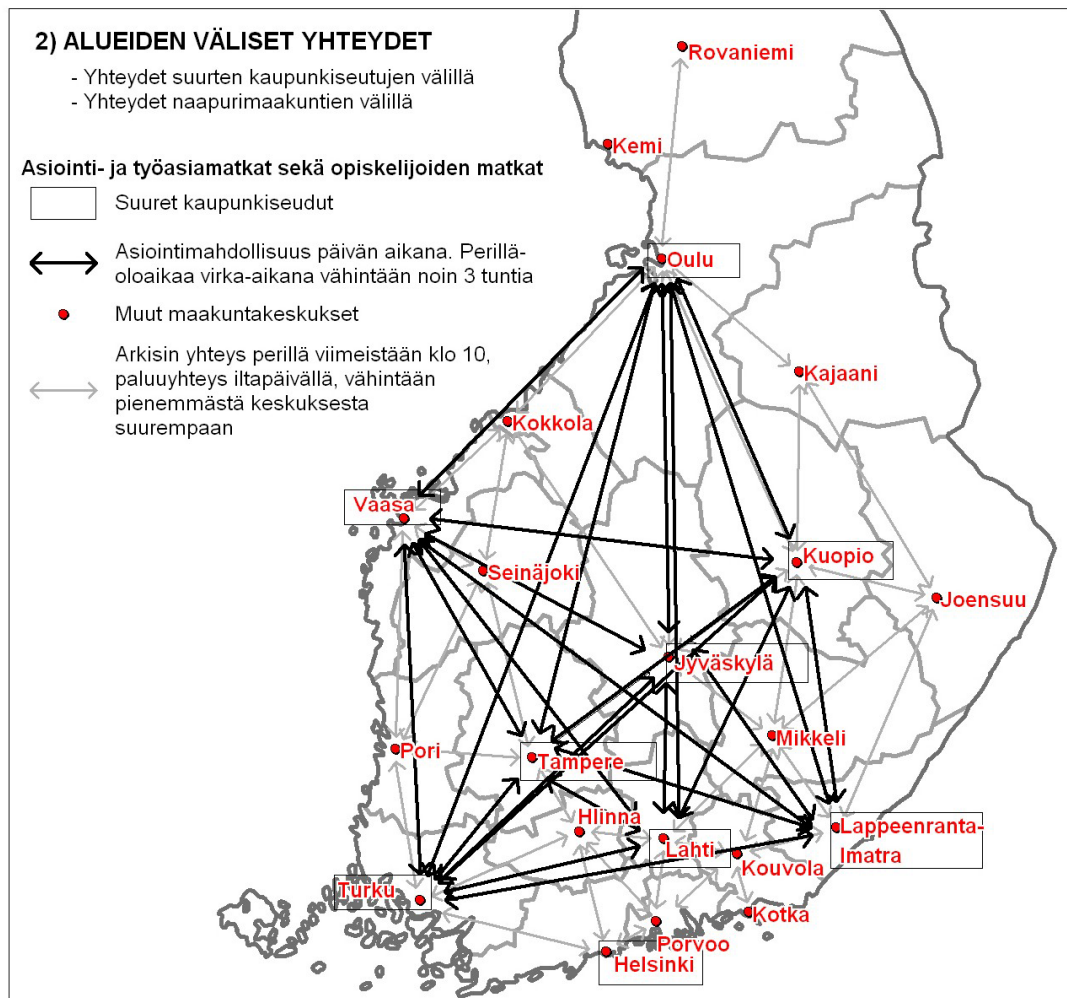
*4. Naapurimaakuntien maakuntakeskusten välillä tarvitaan asiointi- ja työasiamatkat mahdollistavat yhteydet.*

Juna- ja pikavuoroliikenne palvelevat maakuntien välisiä yhteyksiä parhaiten, sillä lentoliikenne toimii pääasiassa etelä-pohjoissuunnassa. Naapurimaakuntien (maakunnilla yhteinen raja) keskusten välillä tarvitaan arkisin aamuyhteys, joka on perillä määränpäässä viimeistään kello 10 ja iltapäivällä paluuyhteys noin kello 14–16 aikaan. Kaikkien maakuntakeskusten välillä tarvitaan mahdollisuus tehdä edestakainen työasiamatka päivän aikana. Tavoitteena on suora yhteys naapurimaakuntien välillä.

*5. Runkoliikenteen matkalla on korkeintaan yksi vaihto.*

Edellä esitettyjen tavoitteiden mukaiset runkoyhteydet pyritään järjestämään niin, että runkomatkalla (maakuntakeskuksesta tai muusta aluekeskuksesta lähtiessä) on enintään yksi vaihto.

Runkomatkoihin liittyvien liityntäyhteyksien palvelutasotavoitteet on määritetty Julkisen liikenteen peruspalvelutason määrittelyn yhteydessä.



Kuva 8. Alueiden välisten yhteyksien peruspalvelutaso

6. *Julkisen liikenteen muodostamat matkaketjut ovat sujuvia ja tieto niistä on saatavissa yhdestä lähteestä koko matkaketjua koskien.*

Matkan laatuun vaikuttaa ennen matkaa ja matkan aikana tarjolla oleva informaatio. Tieto joukkoliikennepalveluista tulee olla kaikkien saatavilla ja koskea koko matkaketjua. Informaation minimitaso tulee määritellä erikseen ja liikennöitsijöitä velvoittavana.

Jokaisessa linja-auto tai juna- asemalla tai muussa terminaalissa tulee olla tieto sieltä lähtevästä ja sinne saapuvasta kaukoliikenteen tarjonnasta reitti, aikataulu- ja lipunhintatietoineen.

Tavoitteena on, että internetistä saadaan tieto koko matkaketjusta ja sen toteuttamisen erilaisista vaihtoehdoista yhdestä lähteestä. Internetissä toimivia reitti- ja aikatauluohjelmia, kuten esimerkiksi matka.fi, tulee kehittää niin, että ne tunnistavat kohteet kattavasti. Esimerkiksi merkittävät matkailukohteet tulee tunnistaa

nimen perusteella ilman osoitetietoja. Palvelussa tulee olla tietoa kaikista tarjolla olevista yhteyksistä mukaan lukien kutsuliikenne ja reittitaksit.

*7. Kaukoliikenteen palvelut ovat luotettavia, täsmällisiä ja turvallisia. Tarjolla on matkustajalle edullisia matkalippuja.*

Matkustajan kannalta matkan laatu koostuu siitä, millaisen palvelun matkustaja todella saa ja siitä, millaiseksi matkustaja kokee matkansa kokonaisuutena suhteessa odotuksiinsa. Tärkeimpiä kaukoliikenteen palvelun laatutekijöitä ovat edellä käsitellyn informaation lisäksi täsmällisyys ja luotettavuus, turvallisuus, matkustusmukavuus sekä maksujärjestelmät.

Täsmällisyys muodostuu normaalista matka-ajan hajonnasta ja häiriöistä. Täsmällisyys on tärkeä osatekijä joukkoliikenteen palvelutasossa. Kaukoliikenteen täsmällisyydelle tulee määritellä tavoitteet ja tavoitteiden toteutumista tulee seurata.

Matkan luotettavuudella tarkoitetaan sitä, kuinka varma asiakas voi olla yhteyden toteutumisesta. Ostoliikenteessä yhteyden toteutuminen tulee taata matkustajalle.

Matkan turvallisuus koostuu osamatkojen turvallisuudesta eli esimerkiksi valaistusta ja hyvin kunnossapidetystä kevyenliikenteenväylästä, jota pitkin kuljetaan pysäkille, turvallisesta matkasta kulkuvälineessä ja mahdollisen kulkuvälineen vaihdon yhteydessä tehtävän kävelyn turvallisuudesta sekä siitä, kuinka turvallisesti matkustaja kokee olonsa matkan eri vaiheissa. Koettuun turvallisuuteen vaikuttavat esimerkiksi henkilöstön asiantuntemus ja paikalla olevan henkilöstön määrä. Tavoitteena on parantaa koettua turvallisuutta laajentamalla pääkaupunkiseudulla parhaillaan laadittavaa joukkoliikenteen turvallisuusstrategiaa soveltaen myös kaukoliikenteen turvallisuusstrategiaksi. Tavoitteena on yhteisistä toimintatavoista ja periaatteista sopiminen.

On tärkeää, että matkalippujen hinnat ovat houkuttelevia. Osa palveluista voi olla korkeatasoisempia ja matkustajille kalliimpia, mutta rinnalla tulee tarjota edullisempia vaihtoehtoja. Opiskelijoille tulee tarjota alennuksia lippujen normaalihinnoista.

*8. Yhteyksiä koskevat tavoitteet toteutuvat kaikkien käyttäjäryhmien näkökulmasta.*

Liikkumisen tasa-arvon näkökulmasta tavoitteeksi tulee asettaa, että kaikki liikennepalvelut soveltuvat kaikille käyttäjäryhmille. Osin esteettömyys toteutuu jo nykyisellään tai on varmistettavissa vähäisin toimenpitein, osin toimenpiteet lisäävät liikenteen kustannuksia.

Peruspalvelutasossa tämän hetken lähtökohdaksi asetetaan, että joukkoliikenteen peruspalveluyhteydet ovat valtakunnallisesti eri yhteysväleillä esteettömyyden osalta samantasoisia ja täyttävät erikseen määritellyn peruspalvelutason vaatimukset.

Peruspalvelutason valtaosalle liikkumis- ja toimimisesteisiä matkustajia takaavat yhteydet tulee informaatiopalveluissa merkitä erikseen. Kyseisillä yhteyksillä liikennepalvelun tarjoaja varmistaa, että matkustaja pääsee määräpaikkaansa ja mm. vaihtojen onnistuminen varmistetaan. Palvelulupaus sisältää mm. seuraavat asiat:

- matkustajaa avustetaan aluekeskuksissa tai tätä suuremmilla paikkakunnilla sekä mahdollisten vaihtojen yhteydessä ajoneuvoon nousemisessa ja siitä poistumisessa. Pyörätuolin nostamista tai matkustajan kantamista käsin ei kuitenkaan edellytetä, ei myöskään yhtä henkilöä useampaa avustajaa.
- mikäli matkustaja tarvitsee saattajaa asema-alueella ajoneuvosta toiseen siirtymisensä (esimerkiksi sokea henkilö), huolehtii henkilökunta saattamisesta.
- jatkoyhteyksien osalta vähimmäisvaatimuksena edellytetään, että matkustajalla on käytettävissään esteetön kuljetuspalvelu joko matkapalvelukeskuksen välittämän kuljetuksen tai taksin muodossa. Jatkokuljetus on voitava tilata sekä ennakoon että matkan aikana.
- mikäli matkaan sisältyy vaihtoja, on näiden oltava esteettömiä kaikille niille matkustajaryhmille, joille palvelu muuten soveltuu. Mahdollista odotusaikaa varten on varattava lämmin odotustila, jossa on käytettävissä wc. Mikäli vaihtopaikassa ei ole henkilökuntaa, on avustaminen kulkuneuvojen henkilökunnan vastuulla ja odotusaikana palvelutarve voidaan tyydyttää esimerkiksi puhelin yhteyden avulla.
- informaatiopalveluissa sekä yhteydet että terminaalit varustetaan esteettömyysluokituksella. Matkaketjun esteettömyyden taso määräytyy heikoimman lenkin mukaan huomioiden mm. asiakaspalvelun saatavuus eri aikoina.

Erityinen huomio tulee kiinnittää koko matkaketjun toimivuuteen ovelta ovelle. Matkapalvelukeskuksilla on keskeinen rooli liityntäyhteyksien järjestämisessä. Esteettömätkin yhteydet täyttävät peruspalvelutason vaatimukset vain edellyttäen, että sekä lähtöpaikassa että määränpäässä asemilla/terminaaleissa on lähtö/saapumisaikoina henkilökuntaa tai esteetön siirtyminen jatkoyhteyksiin on muuten varmistettu.

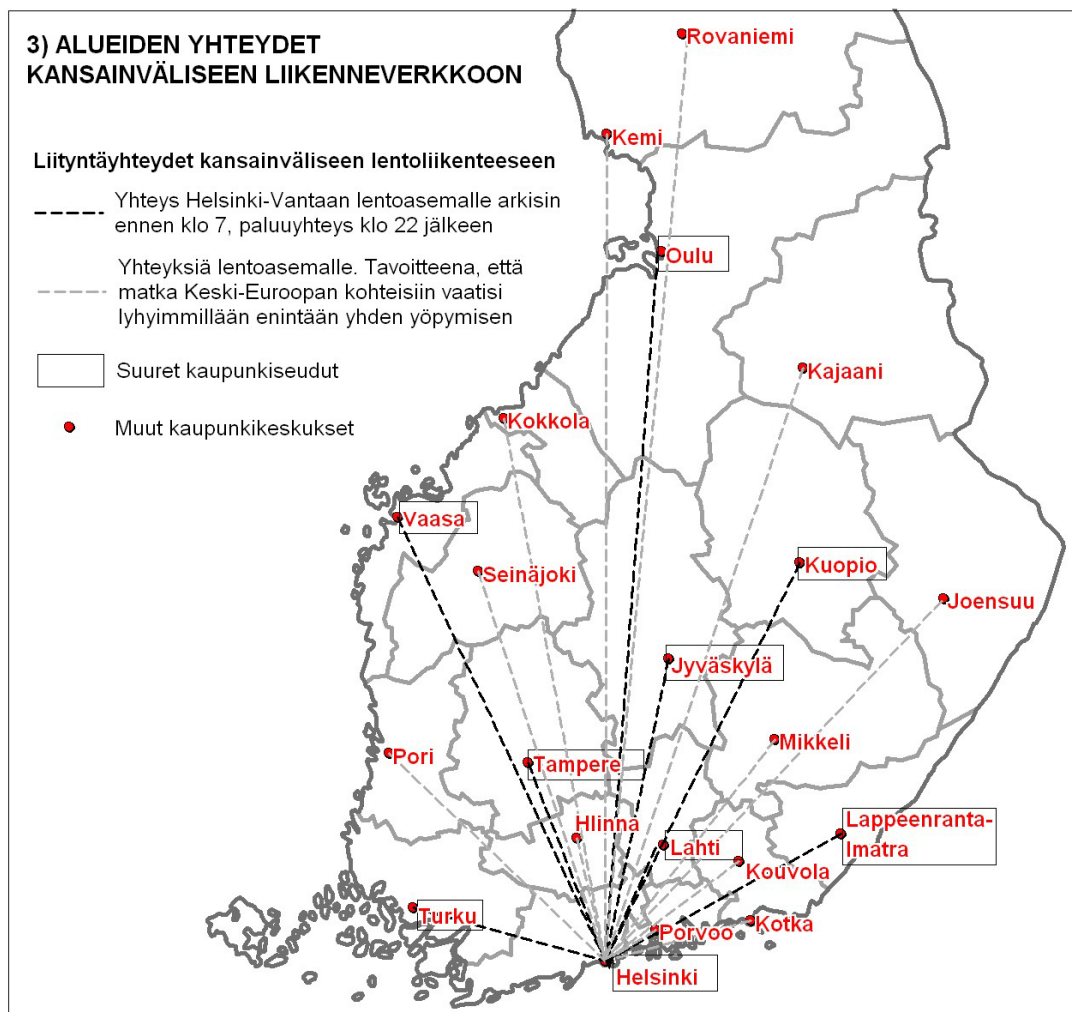
### 5.4.3 Elinkeinoelämä

Työasiamatkat hoituvat pääosin sellaisilla yhteyksillä, jotka palvelevat myös muita kansalaisten liikkumistarpeita. Toiston välttämiseksi niihin liittyvä palvelutaso on kuvattu kohdassa 5.4.2. Työasiamatkojen lisäksi elinkeinoelämä tarvitsee myös yhteyksiä kansainväliseen kaukoliikenteen verkkoon.

9. *Kansainväliseen lentoliikenteeseen tarvitaan sellaiset liityntäyhteydet, että suurilta kaupunkiseuduilta on mahdollista tehdä matka yhden vuorokauden aikana tärkeimpiin Euroopan kohteisiin mikäli kansainväliset lennot sen mahdollistavat. Muista maakuntakesuksista liityntäyhteyksiä tarvitaan vähintään siten, että mahdollistetaan korkeintaan yhdellä yöpymisellä tapahtuva matka.*

Sisäministeriön vuonna 2006 laatimassa Suurten kaupunkiseutujen politiikkakonaisuudessa todetaan että: *”Suurilta kaupunkiseuduilta on oltava Euroopan tärkeimmille markkina-alueille sellaiset yhteydet, että käynti niissä on mahdollinen yhden päivän aikana”*. Tavoitteen saavuttamisessa merkittävässä asemassa ovat paitsi suorat lentoyhteydet kaupunkiseuduilta Eurooppaan myös kotimaan lentoliikenne, joka liittyy erottamattomasti osaksi kansainvälisiä matkaketjuja. Yhteyksissä kansainväliseen verkkoon on tärkeää liityntöjen oikea-aikaisuus ja toimivuus sekä tarvittaessa jopa pienet joustot kriittisten yhteyksien ollessa kyseessä. Suurilta kaupunkiseuduilta tulee päästä arkipäivisin aamulla Helsinki-Vantaan kentälle ulkomaan keskeisiä jatkoyhteyksiä varten ja ulkomaan lennoilta tulee päästä takaisin suurten kaupunkiseutujen kentille illalla. Käytännössä yhden päivän aikana toteutuva matka tarkoittaa aamulla viimeistään klo 7 Helsinkiin saapuvaa lentoyhteyttä ja paluuyhteyttä illalla klo 22 jälkeen.

Muista maakuntakesuksista liityntäyhteyksiä tarvitaan vähintään siten, että matka toteutuu yhdellä yöpymisellä siltä osin kuin kansainväliset lentoyhteydet sen mahdollistavat. Näin liityntäyhteys Helsingin lentoasemalla voi olla perillä hieman myöhemmin tai paluuyhteys lähteä em. aiemmin iltapäivällä. Tärkeää on liitynnän ulottuminen jatkoyhteyden avulla lentoasemalle saakka erityisesti niistä maakunnista, joista liitynnät tapahtuvat junalla tai bussilla.



Kuva 10. Peruspalvelutaso liityntäyhteyksissä kansainvälisille lennoille.

#### 5.4.4 Matkailu

*10. Matkailuelinkeinon ja edelleen alueiden kehittämisedellytysten turvaamiseksi tarvitaan säännöllisiä, laadukkaita ja ympärivuotisia kaukoliikenteen palveluita ja sujuvia liityntäyhteyksiä.*

Sujuva saavutettavuus on matkailun kehittymisen elinehto. Matkailun kannalta kaukoliikenteen tärkeimpiä palvelutasotekijöitä ovat matkaketjujen sujuvuus, luotettavuus, säännöllisyys, turvallisuus ja informaation saatavuus. Palvelutason tulee pohjautua säännölliseen, ympärivuotiseen ja luotettavaan runkoyhteyksien tarjontaan. Matkanteko on keskeinen osa matkustamista, joten tarjottavien palveluiden tulee olla laadukkaita.

Kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeiden mukaan määritetyt kaukoliikenteen yhteydet tarjoavat säännöllisen ja ympärivuotisen runkoliikenteen verkon, joka palvelee osin myös matkailua. Erityisesti Lapissa jää kuitenkin suuria matkailukes-

kuksia pitkien etäisyyksien päähän peruspalvelutasoksi määritetyn kaukoliikenteen piiristä. Pääasiassa matkailun tarpeita palvelevien lentokenttien (Ivalo, Kittilä, Kuusamo ja Enontekiö) saavutettavuus ulkomailta käsin on matkailulle tärkeää. Tarvitaan suoria tilauslentoja ja muista matkustustarpeista poikkeavilla aikatauluvaatimuksilla Helsingin kautta lennettäviä yhteyksiä. Näiden yhteyksien ei voida kuitenkaan katsoa kuuluvan peruspalvelutasoon vaan niiden toteuttaminen on ratkaistava muuten.

Matkaketjujen kehittämiseen tulee panostaa koko maassa. Eri kaukoliikenteen liikennemuotojen ja niiden liityntäyhteyksien on toimittava sujuvasti ja luotettavasti matkailijan koko matkan ajan. Lento- ja rautatieasemilta matkailukeskuksiin suuntautuvaa liityntäliikenteen järjestelmää tulee kehittää joustavammaksi ja paremmin matkailua palvelevaksi. Liikenteen solmukohdista tarvitaan vähintään kaksi päivittäistä yhteyttä matkailukeskuksiin (aamulla ja illalla), mutta myöskään näiden liityntäyhteyksien ei voida katsoa kuuluvan peruspalvelutasoon.

## **6 Peruspalvelutason ja nykytilanteen vertailu**

### **6.1 Yhteydet maakuntakeskusten ja pääkaupunkiseudun välillä**

Peruspalvelutason toteutumista pääkaupungin ja maakuntakeskusten välisissä yhteyksissä kartoitettiin tarkastelulla, joka kattaa kaikki julkisen liikenteen kulku-  
muodot, yhteysvälien nopeimmat matka-ajat ja aamun ensimmäisten yhteyksien  
saapumisajat. Tarkastelun tulokset on koottu raportin liitteenä 1 olevaan tauluk-  
koon.

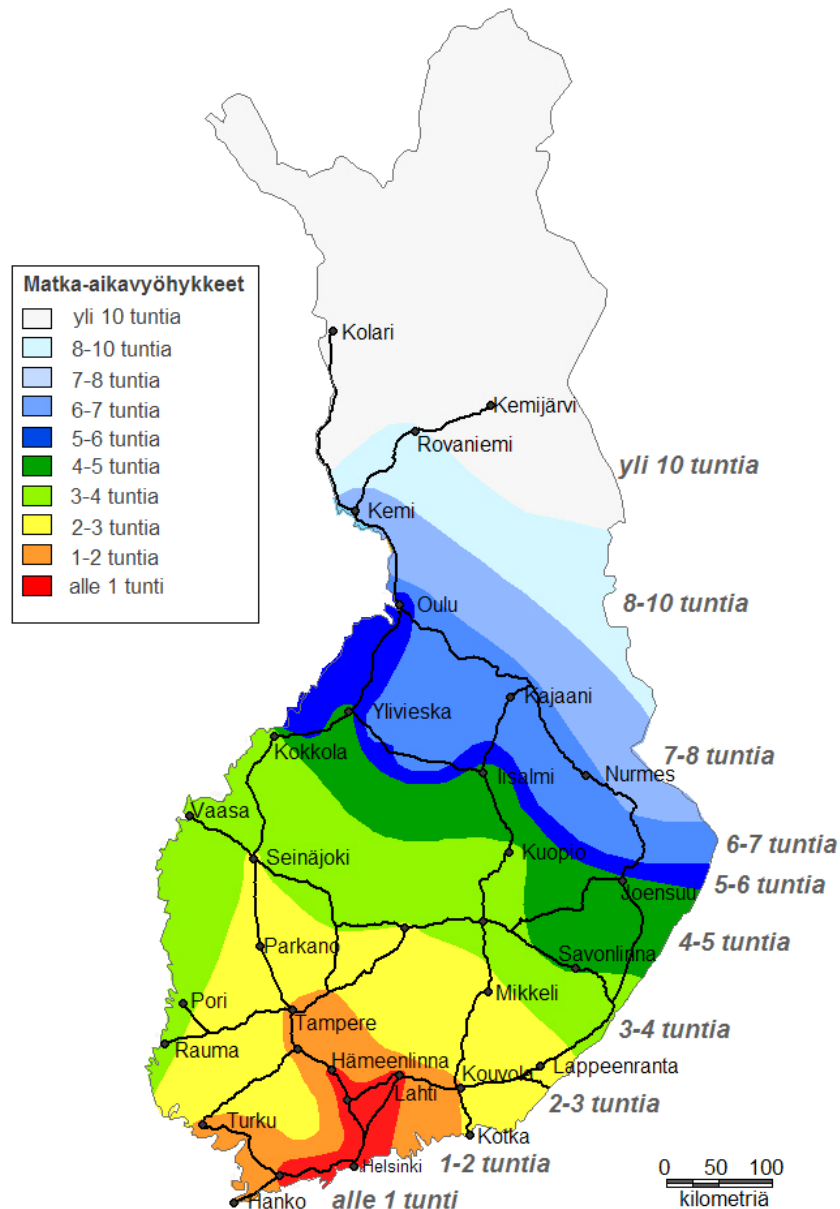
Maakuntakeskusten ja pääkaupunkiseudun välisten liikenneyhteyksien tarkastelu  
osoittaa kaukoliikenteen palvelutason olevan näillä yhteysväleillä varsin kattava.  
Peruspalvelutaso ylittyy reippaasti useimmilla tarkastelluista yhteysväleistä. Yh-  
teydet ovat lähes täysin kaupallista liikennettä, eikä tuettu liikenne muodosta yh-  
delläkään tarkasteluvälillä ainoaa esimerkiksi varhaisaamun yhteyttä.

Tarkasteltaessa maakuntakeskuksista Helsinkiin suuntautuvia yhteyksiä, perus-  
palvelutason mukainen eli aamulla viimeistään yhdeksältä perillä oleva yhteys, to-  
teutuu kaikilla yhteysväleillä. Jotta tavoitteen mukainen edestakainen matka yh-  
den päivän aikana toteutuu, ovat maan etäisimmät osat (Lappi, Pohjois-  
Pohjanmaa, Kainuu sekä Keski-Pohjanmaa ja Pohjois-Karjala) lentoyhteyksien  
varassa.

Helsingistä maakuntakeskuksiin suuntautuvissa yhteyksissä on ainoastaan yksi  
puute suhteessa asetettuun tavoitteeseen. Helsingistä Mikkeliin puuttuu asetettujen  
kriteerien mukainen aamuyhteys. Helsingistä Mikkeliin on kuitenkin bussi- ja ju-  
navuoro, jotka ovat perillä aamupäivällä. Kajaaniin, Kokkolaan, Ouluun, Rova-  
niemelle ja Vaasaan työpäivän aikaisten matkojen tekeminen ei onnistu Helsingis-  
tä linja-autolla tai junalla matkan pituuden vuoksi. Lentoliikenteen avulla ja jat-  
kossa osin entistä myös nopeammilla junilla päivän aikana tapahtuvien matkojen  
tekeminen on kuitenkin mahdollista.

Bussi- ja junaliikenteen matka-ajat ovat luonnollisesti sitä pidempiä mitä pohjoi-  
semmaksi pääkaupunkiseudulta liikutaan. Junaliikenteessä Länsi- Suomi on edel-  
leen maan itäosia nopeammin saavutettavissa idän junaliikenteen kehittämistoi-  
mista huolimatta. Kuvassa 10 on esitetty kaukoliikenteen matka-aikavyöhykkeet  
junaliikenteen nopeimpien matka-aikojen perusteella. Tarkimmin matka-aikoja  
kuvaava kartta kertoo rataverkon läheisyydessä olevien alueiden saavutettavuus-  
desta. Etäisemmissä kohteissa vyöhykkeitä voidaan pitää lähinnä suuntaa antavi-  
na. Samantyyppinen matka-aikavyöhyketarkastelu on tehty aikaisemmin myös  
Kerava-Lahti-oikoradan ennen-jälkeen vaikutusarvioinnin ennen vaiheen selvi-  
tyksessä (ks. Ratahallintokeskuksen julkaisuja A/2005).





Kuva 10. Rautateiden kaukoliikenteen matka-aikavyöhykkeet pääkaupunkiseudulta nopeimman yhteyden mukaan vuonna 2007.

## 6.2 Yhteydet muiden aluekeskusten ja pääkaupunkiseudun välillä

Aluekeskusten ja pääkaupunkiseudun välisten yhteyksien tarkastelu osoitti, että nykyiset liikenneyhteydet palvelevat aluekeskusten ja pääkaupunkiseudun välisillä yhteysväleillä työelämän tarpeita varsin hyvin. Peruspalvelutasotavoite pääosin toteutuu ja useimmilla yhteysväleillä myös ylittyy reippaasti. Juna- ja linja-autoliikenne mahdollistavat matka-ajaltaan kohtuulliset, usein henkilöautoliikenteellekin kilpailukykyiset, työelämän tarpeisiin sopivat yhteydet Helsinkiin suuresta osasta tarkasteltuja aluekeskuksia. Savonlinnasta, Varkaudesta ja Kuusamosta nopeimmin pääkaupunkiseudulle pääsee lentämällä.

*Taulukko 2. Matka-ajat aluekeskuksista Helsinkiin julkisilla kulkuvälineillä sekä asetetun palvelutasotavoitteen toteutuminen työasian- ja viikonloppumatkoilla. (x tarkoittaa kriteerien mukaisten yhteyksien toteutumista)*

Aluekeskus	Väkiluku	Etäisyys Helsingistä	Kulku- muoto	Nopein matka- aika	Työasia- matkat	Viikon- lopun yhteydet
Oulun Eteläinen (Ylivieska)	87475	514 km	juna	4 h 37 min	x	x
Hyvinkään–Riihimäen ta. (Riihimäki)	87300	69 km	juna	0 h 42 min	x	x
Rauman seutu	66907	242 km	bussi	3 h 20 min	x	x
Varkauden talousalue	65809	318 km	bussi/+juna	3 h 48 min	x	x
Salon seutu	63278	114 km	juna	1 h 14 min	x	x
Ylä-Savon talousalue (Iisalmi)	60126	462 km	bussi+lento	2 h 15 min	x	x
Pietarsaaren seutu	48655	467 km	bussi+lento	2 h 30 min	x	x
Savonlinnan seutu	43360	334 km	juna	4 h 13 min	x	x
Etelä-Pirkanmaan seutukunta (Valkeakoski)	42395	145 km	bussi	2 h 00 min	x	x
Forssan seutu	35455	110 km	bussi	1 h 35 min	x	x
Raahen seutu	35032	601 km	bussi+lento	4 h 00 min	x	x
Vakka-Suomen seutukunta (Uusikaupunki)	32121	233 km	bussi	3 h 30 min	x	x
Kauhajoki	29396	334 km	bussi+lento	2 h 30 min	x	x
Jämsän seutu	27132	223 km	juna	2 h 23 min	x	x
Koillis-Suomi (Kuusamo)	26088	796 km	lento	1 h 10 min	-	x

Kuusamosta ei pääse suoraan lentämällä aamupäivällä Helsinkiin, eikä iltapäivällä takaisin. Kuusamosta on kuitenkin suora bussivuoro Oulun lentoasemalle, ja Oulusta edelleen hyvät lentoyhteydet Helsinkiin. Paluumatkaa varten ei ole suoraa bussivuoroa Oulun lentoasemalta Kuusamoon, mutta Oulun ja Kuusamon väliset bussiaikataulut mahdollistavat myös paluumatkan saman päivän aikana. Näin ollen ko. yhteysvälin liikenteen voidaan katsoa olevan määriteltujen palvelutasotavoitteiden tuntumassa. Iisalmesta ja Pietarsaaresta on sujuvat liityntäyhteydet lähimmille lentokentille. Varkaudesta ja Savonlinnasta on vaihdolliset junayhteydet.

Tarkastelujen perusteella myös kriteerien mukaiset viikonloppuyhteydet toteutuvat. Useimmista aluekeskuksista on sunnuntai-iltapäiväisin suorat vaihdottomat yhteydet Helsinkiin. Varkaudesta, Savonlinnasta, Raahesta, Kauhajoelta ja Pietarsaaresta Helsinkiin pääsee vaihdollisilla juna- tai bussiyhteyksillä. Kuusamosta sunnuntai-illan yhteys Helsinkiin toteutuu lentoliikenteenä.

### 6.3 Yhteydet suurten kaupunkiseutujen välillä

Suurten kaupunkiseutujen välisiä päivittäisiä yhteyksiä tarkasteltaessa huomataan, että julkinen liikenne mahdollistaa päivän aikana tapahtuvat kaupunkiseudulta toiselle suuntautuvat matkat hyvin. Nopeimmat matka-ajat suurten kaupunkiseutujen

välillä saavutetaan lentoliikenteessä (vaihto Helsingissä) lukuun ottamatta yhteysvälejä Tampere-Jyväskylä, Tampere-Lahti, Turku-Lahti, Jyväskylä-Kuopio, Kuopio-Lahti ja Lappeenranta-Imatra-Lahti, joilla nopein kulkumuoto on juna, ja Lahti-Jyväskylä, jolla nopein kulkumuoto on bussi. (taulukko 4).

*Taulukko 4. Julkisen liikenteen nopeimmat matka-ajat suurten kaupunkiseutujen välisillä yhteysväleillä (J= juna, B= bussi, L= lentoliikenne, vaihto Helsingissä).*

Kaupunkiseutu	Tampere	Turku	Oulu	Jyväskylä	Kuopio	Lahti	Lappeenranta-Imatra	Vaasa
Tampere		L1:35 (J1:50)	L 2:10	J 1:17	L 2:25	J 1:42	L 1:40	L2.10 (J 2:32)
Turku	L1:35 (J 1:58)		L 2:10	L 2:20	L 2:25	J 2:53	L 1:40	L 2:10
Oulu	L 2:05	L 2:05		L 2:25	L 2:20	B+ L 2:30	L 2:00	L 3:00
Jyväskylä	J 1:21	L 2:00	L 2:10		J 1:34	B 2:10	L 1:55	L 2:55
Kuopio	L 1:55	L 2:25	L 2:15	J 1:33		J 3:08	L 1:50	L 3:00
Lahti	J 1:48	J 2:48	B+ L 2:30	B 2:25	J 3:11		J 1:18	B+ L 3:00
Lappeenranta-Imatra	L 2:05	L 2:05	L 2:30	L 2:40	L 2:45	J 1:16		L 2:15
Vaasa	L1:50 (J 2.10)	L 1:50	L 2:15	L 2:25	L 2:30	B+ L 3:00	1:45	

Lentoliikenteen ongelmana on vaihdollisten yhteyksien korkea hinta. Sen vuoksi on kiinnitetty huomiota siihen kuinka suurten kaupunkiseutujen väliset juna- ja bussiliikenteen yhteydet mahdollistavat päivän aikana tapahtuvien matkojen tekemisen kaupunkiseudulta toiselle.

Nykyinen juna- ja bussiliikenteen vuorotarjonta mahdollistaa kaupunkiseutujen väliset matkat kaikilla tarkasteluväleillä. Haasteita kulkemiselle aiheuttavat pitkistä etäisyyksistä johtuvat matka-ajat, jotka kasvavat helposti viiteen, kymmeneenkin tuntiin sekä vaihtojen suuri määrä erityisesti poikittaisyhteyksissä. Parhaiten suurten kaupunkiseutujen väliset liikenneyhteydet toimivat juna- ja bussiliikennettä käyttäen lyhyimmillä yhteysväleillä. Ongelmallisimpia yhteysvälejä ovat pitkät maan pitkittäis- ja poikittaisyhteydet kuten Oulu-Turku ja Kuopio-Turku.

## 6.4 Yhteydet maakuntakeskusten välillä

Naapurimaakuntien välisille yhteyksille määriteltujen palvelutasotavoitteiden toteutumista on tarkasteltu nykyisen juna- ja linja-autoliikenteen vuorotarjonnan pohjalta. Tarkastelussa on keskitytty maakuntakeskusten välisiin suoriin yhteyksiin ja aikatauluiltaan asiointi- tai työasiamatkoja palveleviin vuoroihin. Jos suora yhteys on puuttunut, on hyväksytty yhden sujuvan vaihdon sisältävä yhteys.

Nykyiset juna- ja linja-autoliikenteen vuorot mahdollistavat maakuntakeskuksista toiseen suuntautuvien asiointi-, työasiointi- ja viikonloppumatkojen tekemisen parhaiten maan eteläosissa. Juna- ja linja-autoliikenteen vuorotarjonta on runsainta yhteysväleillä Uusimaa-Itä-Uusimaa, Uusimaa-Häme, Uusimaa-Päijät-Häme ja Uusimaa-Varsinais-Suomi. Pohjoisten maakuntien välillä vuorotarjontaa on vähemmän ja matka-ajat ovat maakuntakeskusten pitkistä välimatkoista johtuen pitkiä.

Tarkasteltujen kriteerien valossa naapurimaakuntien edestakainen asiointimahdollisuus yhden päivän aikana ei toteudu läheskään kaikkien naapurimaakuntien välillä. Yhteyspuutteita tai aikataulun tarkistamistarpeita suhteessa määritettyihin kriteereihin on seuraavilla yhteysväleillä: Lahdesta ja Joensuusta Mikkeliin, Seinäjoelta, Jyväskylästä ja Vaasasta Kokkolaan, Jyväskylästä ja Kuopiosta Ouluun sekä Kajaanista Kuopioon ja Joensuusta Kajaaniin. Naapurimaakuntien yhteyksiä tarkasteltaessa tulee kuitenkin ottaa huomioon myös todellinen asiointisuunta ja asiointitarve naapurimaakuntien välillä. Yleensä se on pienemmästä maakuntakeskuksesta naapurimaakunnan suurempaan maakuntakeskukseen.

*Taulukko 5. Maakuntakeskusten väliset yhteysvälit, joissa asetettu peruspalvelutaso ei toteudu.*

<b>Yhteysväli</b>	<b>Puute asetettuihin kriteereihin nähden</b>
Päijät-Häme – Etelä-Savo	Yhteysvälillä on puutteita työmatkaliikenteen aamuvuoroissa. Tarkastellut viikonloppuyhteydet ko. yhteysvälillä toteutuvat.
Pohjois-Karjala – Etelä-Savo	Yhteysvälillä ei ole suoria junaliikenteen yhteyksiä. Ensimmäinen bussivuoro Joensuusta Mikkeliin on perillä vasta kello 11 aikoihin.
Etelä-Pohjanmaa – Keski-Pohjanmaa	Seinäjoki-Kokkola ja Kokkola - Seinäjoki yhteysvälillä aamun junayhteys on asetettuihin kriteereihin nähden hieman liian myöhäinen.
Keski-Suomi – Keski-Pohjanmaa – Keski-Suomi	Jyväskylä-Kokkola välillä ei ole suoria junayhteyksiä. Bussivuorot eivät sovellu työasiointimatkojen hoitamiseen asetettujen kriteerien puitteissa. Viikonloppumatkat onnistuvat molempiin suuntiin.
Keski-Suomi – Pohjois-Pohjanmaa – Keski-Suomi	Oulu-Jyväskylä-Oulu välillä ei ole suoria junayhteyksiä. Bussivurojen aamuvuorot ovat liian myöhäisiä työasioinnin tarpeisiin. Viikonloppumatkojen tekeminen onnistuu molempiin suuntiin.
Pohjanmaa – Keski-Pohjanmaa – Pohjanmaa	Yhteysväleillä on aamuvuoroja, jotka melkein toteuttavat asetetut kriteerit.
Pohjois-Pohjanmaa – Pohjois-Savo	Kuopio-Oulu ja Oulu - Kuopio yhteysväleillä ei ole aamuisin suoria junayhteyksiä. Bussivuorot eivät toteuta asetettuja palvelutasokriteerejä aamun perilläoloajan suhteen. Tarkastellut viikonloppun yhteydet toteutuvat.
Kainuu – Pohjois-Savo	Ei suoria juna- tai bussiyhteyksiä, jotka olisivat perillä määränpäässään arki-aamuisin asetettujen kriteerien puitteissa. Tarkastellut viikonloppun yhteydet toteutuvat.
Pohjois-Karjala – Kainuu – Pohjois-Karjala	Työasiainmatkoja asetettujen kriteerien puitteissa palvelevat aamuvuorot puuttuvat. Tarkastellut viikonloppun yhteydet toteutuvat.

## 6.5 Liityntäyhteydet kansainvälisille jatkolennoille

Jotta liityntäyhteydet kansainvälisille lentoyhteyksille toimisivat sujuvasti, olisi aamun ensimmäisen vuoron oltava perillä Helsingissä noin seitsemältä aamulla. Paluumatkan mahdollistamiseksi vuoroja olisi oltava Helsingistä kaupunkiseuduille myös myöhäisiltaisin. Nykyisin nämä kriteerit täyttyvät kaikilla suurilla kaupunkiseuduilla sekä Mikkeliä, Joensuuta, Kajaania ja Rovaniemeä lukuun ottamatta myös kaikista maakuntakeskuksista.

Sisämaan yöjunaliikenteen lakkauttamisen jälkeen varhainen aamuyhteys tähän aikaan edellyttää Kainuusta ja Pohjois-Karjalasta yöbussia. Kajaanista on myös vaihdollinen yhteys Oulusta lähtevään yöjunaan. Rovaniemeltä ja Kemistä ehtii Helsinkiin yöjunalla.

## 6.6 Palvelun laatu

Laatua kuvaavina peruspalvelutasokriteereinä nostettiin esille luotettavuus, täsmällisyys ja tiedon saaminen yhdestä lähteestä, sekä eri käyttäjäryhmien huomioon ottaminen, lippujen hinnoittelu ja matkustusmukavuus.

Tiedottaminen on viime vuosina kehittynyt huomattavasti internet-pohjaisten reititopastusjärjestelmien avulla. Reitti- ja aikatauluohjelmien kattavuutta tulee kuitenkin edelleen kehittää. Liikenneoitsijat vastaavat tiedottamisesta, joten tiedottaminen on nykyisin internet-pohjaisia järjestelmiä lukuun ottamatta kulkumuoto-kohtaista. Matkustajille tulisi kuitenkin tarjota entistä kattavammin tietoa käytössä olevista vaihtoehdoista. Mm. tähän tähtäävien liikenteen palvelukeskusten kehittäminen on käynnistymässä.

Sekä lento-, juna-, että bussiliikenteessä on eri käyttäjäryhmät huomioitu erityispalveluilla. Asiakasryhmiä, joille tarjotaan erityisiä palveluita, ovat ainakin perheet, yksin matkustavat lapset, opiskelijat, liike-matkustajat, työmatkalaiset, seniorit, vammaiset (erikseen näkövammaisten ja liikuntarajoitteisten palveluita), varusmiehet, allergiset sekä vapaa-ajan matkustajat tai lomailijat. Erityispalveluita ovat erimerkiksi erityinen lippujen hinnoittelu, lasten leikkimahdollisuudet ja puuhamateriaalit, erityispaikkojen tarjoaminen allergisille ja vammaisten ja vanhusten avustaminen. Käyttäjäryhmien huomioon erityinen huomioon ottaminen palvelujen tarjonnassa liittyy tiiviisti kilpailuun matkustajista, ja kysyntä ohjaa kehitystä.

## 6.7 Esteettömyys

Junaliikenteen kalustosta uudemmat päiväjunat sekä uusin makuuvaunukalusto täyttävät kohtuullisesti esteettömyysvaatimukset, mutta kaikki esteettömällä ka-

lustolla liikennöivät yhteydet eivät ole esteettömiä asemapalvelujen puuttumisen johdosta. Osassa junista nouseminen ja poistuminen edellyttää henkilökuntaa käyttämään nostolaitetta. Uusimmassa makuuvaunukalustossa on invahyttejä. Kaikki junaliikenne täyttää kuitenkin peruspalvelutason vaatimukset, mikäli asemilta edellytetyt vaatimukset toteutuvat.

Lentoliikenne kaluston puutteista huolimatta soveltuu vammaisille ja vanhuksille, mikäli alan kansainvälisten käytäntöjen mukaiset avustajapalvelut ovat saatavissa. Jos esteettömyysvaatimukset toteutuvat teknisesti, selvittää vähemmällä henkilökunnan avustuksella sekä liikennevälineissä että asemilla.

Pitkämatkainen linja-autoliikenne ei tämänhetkisellä kalustolla ole esteetöntä. Kaukoliikenteessä esteettömän kalustoratkaisun ideointi on erityisen haasteellista. Suomessa pikavuoroissa kulkee merkittävä määrä rahtia ja etäisyydet ovat pitkiä. Pyörätuolin käyttäjän itsenäiseen matkustamiseen soveltuvan ratkaisun nähdään edellyttävän matalaa etuosaa, mikä toteutuu vasta pitkällä aikavälillä.

Peruspalveluna on riittävää, että matkan onnistuminen voidaan varmistaa ennakoon tehtävällä varauksella. Erityisesti matkaketjujen alku- ja loppupään osalta tuovat tähän jatkossa parannusta matkapalvelukeskukset.

## **6.8 Yhteenveto**

Määritetty peruspalvelutaso toteutuu nykyisin pääosin. Pääosa peruspalvelutason mukaisista yhteyksistä on kaupallista liikennettä. Ostoliikenne ei muodosta yhdelläkään tarkasteluvälillä ainoaa esimerkiksi varhaisaamun yhteyttä.

Kehittämistarpeita havaittiin maakuntien välisissä yhteyksissä sekä poikittaisyhteyksissä. Pääosa havaituista peruspalvelutasopuutteista olisi mahdollista korjata pienillä aikataulumuutoksilla tai sujuvoittamalla matkaketjuja esimerkiksi järjestämällä julkisen liikenteen liityntäyhteyksiä.

## **7 Ostoliikenteen rooli eri palvelutasoissa**

### **7.1 Peruspalvelutasopuutteiden korjaaminen**

Tavoitteena on, että kaukoliikenteen yhteydet tuotetaan ensisijaisesti kaupallisena liikenteenä. Siltä osin kuin kaukoliikenteen peruspalvelutasoksi määritettyjä yhteyksiä ei voida toteuttaa kaupallisena liikenteenä, on niiden hankkimisesta vastannut valtio.

Asetettujen kriteerien valossa oli naapurimaakuntien välisissä yhteyksissä eniten puutteita. Useimmiten puutteita oli kuitenkin sellaisella yhteysvälillä, jossa alueen suuntautuminen ja asiointitarve ei ensisijaisesti kohdistu naapurimaakuntaan. Tällöin voidaan katsoa peruspalvelutasokriteerin toteuttaminen tarpeettomaksi. Tällaisia yhteysvälejä ovat esimerkiksi Jyväskylä – Kokkola, Seinäjoki – Kokkola, Vaasa – Kokkola ja Joensuu – Kajaani. Sen sijaan esimerkiksi Joensuun ja Mikkelin välisiä yhteyksiä tulisi parantaa, koska nykyiset yhteydet eivät mahdollista työasiamatkaa Joensuusta Itä-Suomen läänin pääkaupunkiin.

Jyväskylän ja Oulun välisessä kaukoliikenteessä on selkeä kehittämistarve. Työasiointi ei vilkkaalla yhteysvälillä nykyisillä yhteyksillä onnistu kumpaankaan suuntaan. Myös liityntäyhteyksiä Lahdesta Mikkeliin tulisi kehittää.

Joissakin tapauksissa yhteyden toteutuminen olisi mahdollista varsin pienillä muutostoimenpiteillä, jolloin pystyttäisiin varmistamaan matkaketjujen sujuvuus. Olisikin tarpeen käynnistää valtakunnan tasolla kaukoliikenteen matkaketjujen käyttäjälähtöiseen sujuvoittamiseen tähtäävä suunnitelma. Pienillä aikataulumuutoksilla ja esimerkiksi kutsuliikenteenä toteutettavilla liityntäyhteyksillä olisi mahdollista oleellisesti parantaa palvelutasoa ja myös lisätä nykyisten kaukoliikenteen yhteyksien käyttöä.

Esitetyn peruspalvelutason toteuttaminen edellyttäisi noin miljoonan euron vuotuista rahoitusta, jos uudet yhteydet jouduttaisiin toteuttamaan kokonaan ostoliikenteenä. Ensisijaisena tavoitteena on peruspalvelutasoa toteuttavien yhteyksien saaminen kaupalliseksi liikenteeksi.

### **7.2 Peruspalvelutason ylittävä ostoliikenne**

#### **7.2.1 Juna- ja lentoliikenne**

Valtio osti vuonna 2005 junien kaukoliikennettä ja alueellista kiskobussiliikennettä 28,4 miljoonalla eurolla ja alueellista bussiliikennettä 22,4 miljoonalla eurolla (sisältää pääosin lyhytmatkaista liikennettä). Lentoliikenne on toiminut lähes ko-

konaan kaupallisin perustein lukuunottamatta Varkauden ja Savonlinnan lentoliikennettä.

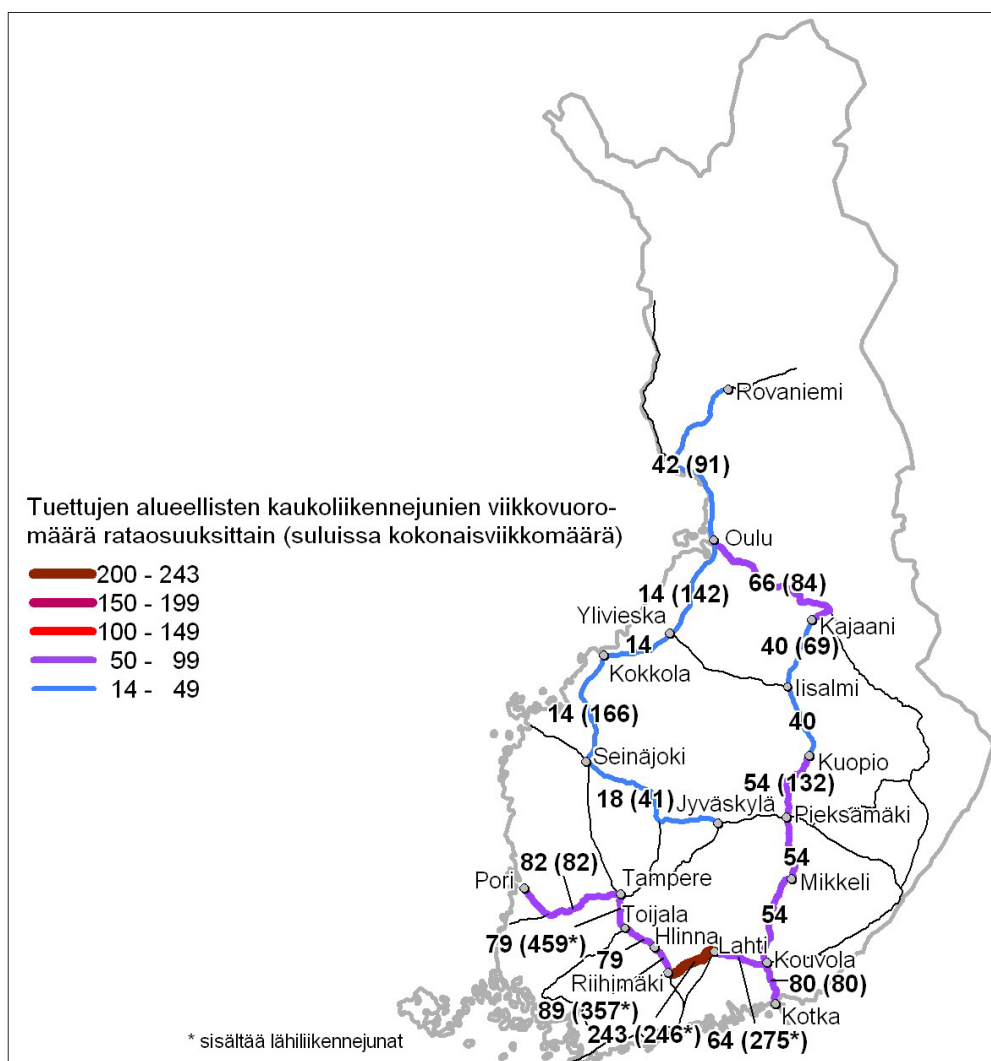
Merkittävä osa liikennepalveluiden hankinnasta kohdistuu peruspalvelutason ylittävän liikenteen ostamiseen. Liikenne- ja viestintäministeriöllä on VR-osakeyhtiön kanssa sopimus alueellinen kiskobussiliikenteen ja kaukojunaliikenteen ostamisesta vuoteen 2011 saakka. Junakilometreittäin mitattuna 28,4 miljoo-  
nan euron suuruisesta rahoituksesta noin neljännes kohdistuu alueelliseen kisko-  
bussiliikenteeseen ja kolme neljänneistä kaukojunaliikenteeseen.

Kun nykyisiä kaukojunaliikenteen ostoja tarkastellaan määriteltujen palvelutaso-  
kriteereiden näkökulmasta, huomataan että peruspalvelutason ylittävää liikennettä  
ostetaan mm. seuraavilla yhteysväleillä:

- Seinäjoen ja Jyväskylän välillä on ostettua junaliikennettä yhteensä kuusi vuoroa. Peruspalvelutason ylittävää liikennettä on yksi keskipäivän vuoro-  
pari. Aamun ensimmäistä Seinäjoelle saapuva vuoroa tulisi peruspalvelu-  
tasokriteerien valossa aikaistaa.
- Seinäjoen ja Oulun välillä liikennöi viisi kaukoliikenteen ostovuoroa, jois-  
ta aamun kolme vuoroa palvelee peruspalvelutason toteutumista. Kaksi il-  
lan vuoroa ylittää peruspalvelutason.
- Porin ja Tampereen välillä liikennöivä raideliikenne on kokonaisuudes-  
saan ostoliikennettä. Palvelutasotavoitteiden toteutumisen kannalta merkit-  
tävimpiä ovat kaksi aamuvuoroa Porista Tampereelle sekä yksi vuoro  
Tampereelta Poriin. Iltapäivällä palvelutasotavoitteiden toteutumisesta  
vastaa kaksi vuoroa suuntaansa. Peruspalvelutason ylittävää liikennettä  
ovat illan kolme vuoroa ja päivän kaksi vuoroa. Samalla yhteysvälillä on  
sekä busseilla hoidettua linjaliikennettä että ostettua junaliikennettä. Mat-  
ka-ajassa ei ole merkittäviä eroja. Keskipäivällä on lähes päällekkäistä tar-  
jontaa ostetun junaliikenteen ja kaupallisen bussiliikenteen välillä.
- Riihimäki-Kouvola/Tampere yhteysvälillä liikennöi yhteensä 52 junalii-  
kenteen ostovuoroa. Näistä palvelutasotavoitteita toteuttaa aamulla 12 ja  
iltapäivällä noin 8 vuoroa. Peruspalvelutason täyttämisen näkökulmasta  
ylimääräisinä voidaan pitää jopa kolmeakymmentä ostoliikenteen vuoroa.
- Yhteysvälillä Kouvola-Kuopio-Oulu-Rovaniemi on yhteensä 18 ostolii-  
kenteen vuoroa. Näistä peruspalvelutasoa toteuttaa kolme aamuvuoroa  
(Kajaani-Oulu, Kouvola- Kuopio ja Oulu-Kuopio) sekä neljä iltapäivävuoroa  
(Rovaniemi-Oulu, Oulu-Kouvola, Kouvola-Kuopio ja Kajaani-  
Rovaniemi). Peruspalvelutason toteutumisen näkökulmasta ylimääräisiä  
vuoroja on 11.

Kuvassa 11 on esitetty tuettujen kaukojunien junavuorojen lukumäärä ja osuus  
koko junavuorotarjonnasta rataosittain.





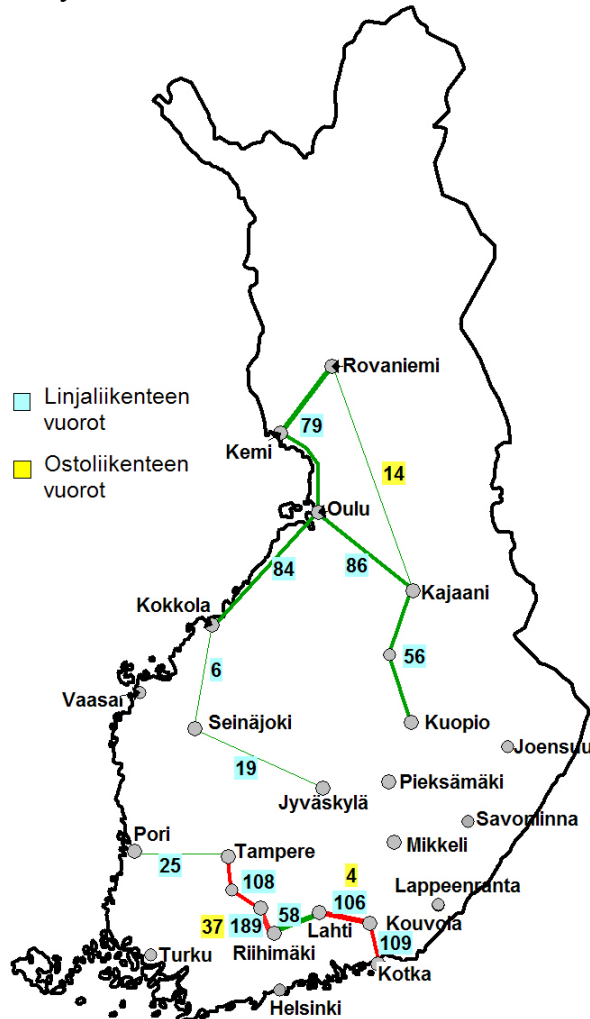
Kuva 12. Tuettujen junavuorojen lukumäärä ja junavuorojen kokonaistarjonta eri rataosilla syksyllä 2006 (vuoroja/viikko).

Jos peruspalvelutason ylittävää ostoliikenteen tarjontaa päätetään karsia, saavutetaan jo pienillä muutoksilla säästöjä. Esimerkiksi Riihimäeltä Kouvolaan ja Riihimäeltä Tampereelle hankittujen junaliikenteen ostojen muuttaminen bussiliikenteen ostoiksi säästäisi peruspalvelutason toteuttamiseen tarvittavan rahoituksen vuorotarjontaa karsimatta. Toisaalta palvelun laatu heikkenisi näillä yhteysväleillä, koska yleisesti junaliikenteen palvelutasoa pidetään bussiliikennettä parempana. Tulee myös huomata, että peruspalvelutason ylittävää liikennettä ostetaan myös markkinatarkoituksessa.

## 7.2.2 Linja-autoliikenne

Linja-autoliikenteen kustannukset katetaan pääosin lipputuloilla. Pitkämatkaisesta liikenteestä pikavuoroliikenne hoidetaan kokonaan lipputuloilla. Vuosittain lääninhallitukset ostavat alueellista ja paikallista ostoliikennettä noin 25 miljoonalla eurolla. Valtakunnallisen liikenneluparekisterin (VALLU) mukaan vuonna 2005 lääninhallitukset ostivat alueellista joukkoliikennettä 22,4 miljoonalla eurolla.

Kymmenen prosenttia summasta eli yhteensä 228 000 euroa käytettiin tuettujen junavuorojen kanssa samoja yhteysvälejä palvelevaan bussiliikenteeseen. Keskimäärin ostetun bussiliikenteen kilometrihintaa on noin kolmannes ostetun junakilometrin hinnasta (netto). Ajokilometrien sijaan tulisi mieluummin vertailla keskimääräistä henkilökilometrin hintaa, joka kuvaaisi paremmin rahoituksen tehokkuutta. Käytettävissä olevista tiedoista johtuen ei tällaista vertailua tässä selvityksessä kuitenkaan tehty.



Kuva 13. Bussiliikenteen talviajan vuorotarjonta niillä yhteysväleillä, joilla liikennöidään tuettua junaliikennettä.

Kuvassa 13 on tarkastelu bussiliikenteen talviajan tarjonnasta niillä yhteysväleillä, joilla liikennöidään tuettua junaliikennettä. Pääosa tarjonnasta on lipputuloperusteista liikennettä. Esimerkiksi Kuopion ja Kajaanin, Oulun ja Kajaanin sekä Seinäjoen ja Oulun välillä yhteysvälin tarjonnasta noin puolet muodostuu lipputuloperusteisesta bussiliikenteestä ja noin puolet junaliikenteestä, josta merkittävä osa on tuettua liikennettä. Tarkastelussa on otettu huomioon vain suorat yhteydet.

Ostettua bussiliikennettä on Lahden ja Kouvolan ja Riihimäen ja Hämeenlinnan välillä sekä Kajaanin ja Rovaniemen ja kesällä myös Oulun ja Kajaanin välisillä yhteyksillä.

### 7.2.3 Lentoliikenne

Lentoliikenne on toiminut pääosin kaupallisin perustein lukuunottamatta Varkauden ja Savonlinnan lentoliikennettä. Määritetty peruspalvelutaso Varkaudesta ja Savonlinnasta toteutuu myös ilman lentoliikennettä. Varkaudesta on vaihdolliset junayhteydet Helsinkiin. Samoin Savonlinnasta palvelevat taajamajuna ja pendolino tai taajamajuna ja InterCity-juna.

## 7.3 Peruspalvelutasolta tavoitetasolle

Esitetty peruspalvelutaso on yhdessä alueiden vastuulla olevien kaukoliikenteen liityntäyhteyksien kanssa riittävä turvaamaan kansalaisten välttämättömimmät, pitkämatkaiset liikkumistarpeet. Esitetty peruspalvelutaso ei kuitenkaan sellaisenaan tue alueiden kehittymismahdollisuuksia tai tarjoa useita vaihtoehtoja matkan tekemiseen. Palvelutason parantamiseksi tarvitaan yhteistyötä alueiden, elinkeinoelämän ja liikenteenharjoittajien välillä. Kaukoliikenteen palvelutason määrittelyn yksi tavoite on antaa markkinoille vihje siitä, miten palveluja tulisi kehittää.

Tavoitteena on, että jatkossakin voidaan tarvittaessa myös hankkia perustellusti peruspalvelutason ylittävää kaukoliikenteen tarjontaa. Kaukoliikenteen hankinnan tulee olla kuitenkin nykyistä suunnitelmallisempaa ja pohjautua asiakkaiden tarpeisiin. Liikenteen hankinnan perusteena toisarvoisia ovat kalustonkierrot tai muu liikennöitsijän vapaa kapasiteetti. Alueet tulee nykyistä tiiviimmin kytkeä mukaan kaukoliikenteen suunnitteluun. Tarpeiden selvittäminen tulisi tapahtua osana muuta alueellista kehittämistyötä. Esimerkiksi maakuntasuunnitelmissa maakunnat voisivat nykyistä painokkaammin tuoda esille liikennetarpeita, ja toisaalta valtio ottaa huomioon nämä tarpeet liikenteen hankintoja kohdennettaessa.

## 7.4 Yhteenveto

Pääosa kaukoliikenteen bussi-, juna- ja lentoliikenteen palveluista on kaupallista liikennettä. Puutteet peruspalvelutason toteutumisessa pyritään ensisijaisesti korjaamaan kaupallisten yhteyksien avulla. Kaukoliikenteen peruspalvelutaso määriteltäessä ajatuksena on ollut, että ne peruspalvelutason mukaiset yhteydet, joita ei voida toteuttaa kaupallisena liikenteenä, priorisoidaan liikenteen hankinnoissa.

Jos kaikki havaitut puutteet suhteessa esitettyihin peruspalvelutasokriteereihin korjattaisiin ostoliikenteenä, edellyttäisi se noin miljoonan euron lisärahoitusta bussiliikenteen ostoihin. Toisaalta vuosittain hankitaan runsaasti peruspalvelutason ylittävää kaukoliikennettä. Näitä liikennehankintoja olisi mahdollista jossain määrin supistaa.

## **8 Johtopäätökset ja jatkotoimenpiteet**

### **8.1 Johtopäätökset**

Peruspalvelutaso on määritetty selvityksessä esiin nousseiden tarpeiden ja alueellisen tasapuolisuuden pohjalta. Peruspalvelutasoon vaikuttavien tarpeiden tunnistaminen kaukoliikenteessä ei ole yksiselitteistä, koska kaukoliikenne – toisin kuin muut julkisen liikenteen palvelut – harvoin tyydyttää ihmisten päivittäisiä liikkumistarpeita tai tarvetta saavuttaa peruspalveluja. Eri tahojen näkemykset kaukoliikenteen peruspalvelutasosta olivat kuitenkin varsin yhteneväiset.

Nykyisin kaukoliikenteen palvelutaso on hyvä erityisesti pohjois-eteläsuunnassa. Yhteydet ovat nopeita, tarjolla on runsaasti valinnanvaraa sekä eri asiakasryhmille räätälöityjä palveluja ja lipputuotteita. Länsi-Suomen saavutettavuus on Itä-Suomea parempi. Esitetty peruspalvelutaso nykyisin pääosin toteutuu. Pääosa peruspalvelutasoa toteuttavasta kaukoliikenteestä on kaupallista liikennettä. Eniten kehittämistarpeita on poikittaisyhteyksissä ja maakuntien välisissä yhteyksissä. Jos palvelutasopuutteet korjattaisiin ostoliikenteenä, vaatisi tämä noin miljoonan euron lisärahoitusta.

Palvelun laatua tulee kehittää. Erityisesti tiedottamisen kehittämiseen tulee panostaa. Internetpohjaisten aikataulu- ja reittipalvelujen lisäksi matkustajille tulee tarjota keskitettyä tietoa vaihtoehtoista matkan suorittamiseen. Palvelun laadun kehittämiseen kuuluu eri asiakasryhmien tarpeiden entistä parempi huomioon ottaminen. Peruspalvelutasossa tämä tarkoittaa erityisesti esteettömyyden kehittämistä.

Nykyisin kaukoliikenteen ostoja suunnataan merkittävästi myös peruspalvelutason ylittävään liikenteeseen. Ostot perustuvat historiallisiin syihin ja palveluiden säilyttämiseen. Liikennettä ostetaan myös liikennöitsijästä lähtöisin olevilla perusteilla, kuten kalustokierron vuoksi. Palveluiden säilyttämisen sijaan hankinnat tulee perustaa tarpeeseen ja asiakaslähtöisyyteen.

Hankittaessa liikennepalveluja, eri liikennemuotojen rinnakkaista tarkastelua tulee kehittää. Bussi-, juna- ja lentoliikenteen hankintaa tulee tarkastella yhtenä kokonaisuutena ja samanaikaisesti kaupallisen tarjonnan kanssa.

### **8.2 Suositukset jatkotoimenpiteistä**

#### **Liikenteen ostamisen tehokkuuden parantaminen**

Valtion kaukoliikenteen ostot ovat jo jonkin aikaa kohdentuneet samantapaiseen liikenteeseen kuin aina aiemminkin. Kaukoliikenteen järjestämisen pelisääntöjä on tarpeen selkeyttää niin, että rajallisilla resursseilla pystytään turvaamaan tasapuolinen ja

paras mahdollinen kaukoliikenteen palvelutaso. Kaukoliikenteen peruspalvelutason määrittely jälkeen on aika pohtia sitä, miten liikenteen ostot kohdennetaan tasapuolisesti, mutta kuitenkin tehokkaasti. Lähtökohtana on, että ensisijaisesti toteutetaan määritetty peruspalvelutaso. Peruspalvelutason määrittelyn jälkeen jatkotyönä on tarpeen pohtia kriteereitä ohjaamaan peruspalvelutason ylittävää palvelutasoa koskevaa kaukoliikenteen hankintaa mahdollisimman tehokkaaksi. Yksi mahdollisuus olisi rahoituksen ohjaaminen alueiden itsensä määrittelemien tavoitteiden mukaisesti. Tavoitteet tulisi määritellä osana muuta alueiden kehittämistä ja niiden tulisi olla perusteltuja. Sopivan toimintamallin kehittäminen vaatii jatkotutkimuksia.

### **Yhteyksien pysyvyyden varmistaminen**

On tärkeää, että esitetyn peruspalvelutason toteuttamiseen sitoudutaan. Jotta yhteyksillä voidaan vaikuttaa positiivisesti alueiden kehittymisedellytysten turvaamiseen, tulee alueilla ja niiden elinkeinoelämällä olla luottamus yhteyden pysyvyyteen. Koska pääosa peruspalvelutasoa toteuttavista yhteyksistä on kaupallista liikennettä, ohjaa kysyntä tarjontaa. Yhteiskunnan rooli on sitoutua turvaamaan peruspalvelutason mukaiset yhteydet siinä tapauksessa, että toimintaedellytykset aiemmin kaupallisena liikenteenä toimineessa peruspalvelutasoisessa kaukoliikenteessä heikkenevät.

### **Matkaketjujen sujuvuuden kehittäminen**

Kaukoliikennematka on yleensä osa matkaketjua, ja siihen voi sisältyä myös matka polkupyörällä, henkilöautolla tai junalla/linja-autolla. Linja-autoliikenne ja rautatieliikenne suunnitellaan kuitenkin erikseen, eikä niiden välillä ole aina sujuvia vaihtomahdollisuuksia. Liityntäpysäköinnillä ei ole selvää vastuutahoa, minkä vuoksi sen järjestämisessä on puutteita. Suunnitteluyhteistyötä eri tahojen välillä tulee lisätä. Tietoa erilaisten matkaketjujen toimivuudesta tulee hankkia asiakkailta. On tarpeen käynnistää matkaketjujen sujuvuutta tarkasteleva selvitys, jossa tulee määrittää matkaketjujen sujuvuuden vastuutahot erilaisissa tilanteissa. Erityinen huomio tulee kiinnittää poikittaisten matkaketjujen sujuvuuteen, koska poikittaisyhteyksiin sisältyy usein runkoliikenteessäkin vaihto.

### **Terminaaliverkon kehittäminen**

Korkealuokkaiset terminaalit ovat osa kaukoliikenteen hyvää palvelutasoa. Ne toimivat joukkoliikenteen näkyvinä maanmerkkeinä ja imagon luojina. Julkisen kaukoliikenteen terminaaliverkko muodostuu lentoasemista, matkakeskuksista, rautatieasemista, linja-autoasemista ja –pysäkeistä. Niillä on tärkeä vaikutus paitsi matkaketjujen toimivuuteen, myös julkisen liikenteen houkuttelevuuteen.

Matkakeskusverkko tulee toteuttaa suunnitelmien mukaan. Myös alemman tasoista terminaaliverkkoa, kuten linja-auto ja rautatieasemia sekä muita tärkeitä vaihtopysäkejä on kehitettävä valtakunnantasolla erikseen määritettävien kehittämistavoitteiden pohjalta.

### **Suunnitteluyhteistyön lisääminen**

Alueellista kaukoliikenteen kehitystyötä tehdessä tulisi suunnittelua ohjata kehittämisskäytävätarkastelujen suuntaan. Tarkasteluun otetaan tällöin kerralla koko yhteysväli, esimerkiksi Pori – Tampere ja käydään läpi kaikki kaukoliikenteen palvelut ja liittytähteydet niihin samanaikaisesti ja eri toimijoiden yhteistyönä.

## 9 Lähdeluettelo

### Kirjallisuus

Antikainen, Janne (2006). Kaupunkiverkko ja kaupunkiseudut 2006. Sisäasiainministeriön julkaisut 10/2006. Sisäasiainministeriö, Helsinki.

Henkilöliikennetutkimus 2004–2005 (2006). WSP LT-konsultit oy, Liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto ja Ratahallintokeskus, Helsinki.

Julkisen liikenteen peruspalvelutaso (2005). Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 7/2005. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki.

Kivari Markku, Kiiskilä Kati, Heltimo Juha & Rönkä Kimmo (2006). Ihmisten liikumistarpeet, Tiehallinnon selvityksiä 49/2006. Tiehallinto, Helsinki.

Konsekvenser av en statligt garanterad minsta tillgänglighet, ett utredningsuppdrag för Rikstrafiken, SWECO VBB, oktober 2002.

Kollektivtrafik i trafiksvaga områden, Delrapport till Kollektivtrafikkommittén (2003). Sähköinen versio < <http://www.transportide.se/rapporter/Trafiksvaga%20KoKo.pdf> >

Liikenne 2030 (2005). Liikennepolitiikan osaston muistio 8.11.2005. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki.

Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso tie- ja rataverkolla (2003). Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu A 3/2003. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki.

Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso (2006). Tiehallinnon selvityksiä 15/2006. Tiehallinto, Helsinki.

Liikenteen palvelutason määritelmiä, tekijöitä ja mittareita (Tiehallinnon selvityksiä 42/2003). Tiehallinto, Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminta- ja taloussuunnitelma 2007–2011 (2006). Sähköinen versio <[www.mintc.fi/tts](http://www.mintc.fi/tts)>.

Matkustajien siirtyminen lentokoneeseen (2005). Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 69/2005. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki.

Somerpalo, Sakari (2006). Saavutettavuuden mittarit. Alueiden saavutettavuus liikenneyhteyksien tason ja aluekehityksen edellytysten mittarina. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 13/2006. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki.

Suomen matkailustrategia vuoteen 2020 & Toimenpideohjelma vuosille 2007–2013. (2006) Kauppa- ja teollisuusministeriön julkaisu 21/2006. Kauppa- ja teollisuusministeriö, Helsinki

Suurten kaupunkiseutujen politiikkakokonaisuus (2006). Sisäasiainministeriön julkaisu 45/2006. Sisäasiainministeriö, Helsinki.

Tulevaisuuden kaukoliikennebussi 3 (2006). Liikenne- ja viestintäministeriö 2006.

Vähäliikenteisten lentoreittien turvaaminen (2003). Liikenne ja viestintäministeriön julkaisuja 23/2003. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki.

Maakuntien maakuntaohjelmat, maakuntasuunnitelmat ja maakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat.

### **Haastattelut**

Antikainen, Janne. Erikoistutkija, Sisäasiainministeriön alueiden ja hallinnon kehittämisosasto, 17.11.2006

Mäkitupa, Pirkko. Markkinointiryhmän johtaja, Matkailun Edistämiskeskus, 12.1.2007

Porkkala, Miia. Toimitusjohtaja, Rukakeskus Oy, 10.1.2007

Rautajoki, Timo. Toimitusjohtaja, Lapin kauppakamari, 10.1.2007

Tollet, Sari. Toiminnanjohtaja, Suomen hiihtokeskusyhdistys, 10.1.2007

Pakkanen, Lauri. Sosiaalipoliittinen sihteeri, Suomen ylioppilaskuntien liitto, 19.1.2007

Parkkonen, Jouni. Sosiaalipoliittinen sihteeri, Suomen Ammattikorkeakouluopiskelijayhdistysten liitto, 18.1.2007

Varusmiestoimikuntien edustajat, 17–19.1.2007

VMTK:n pääesikunta,  
Kainuun Prikaati,  
Keuruun pioneerirykmentti,  
Panssariprikaati Parolannummi

Ylkänen, Tom. Tutkimuspäällikkö, Matkailun Edistämiskeskus, 10.1.2007



**LIITE 1: Maakuntakeskusten ja pääkaupunkiseudun väliset yhteydet talvella 2007.**

Maakunta	Päähallinto- paikka	Väkiluku 2005	Ennuste 2030	Etäisyys Helsinkiin (km)	Liikenneyhteyksien tarjonta (vuoroa/ talviarkipäivänä)	Nopein matka-aika	Ensimmäinen yh- teys perillä
<b>Etelä-Karjala</b>	Lappeenranta	135588	127435	221	Juna: 14 vuoroa Bussi: 48 vuoroa Lento: 12 vuoroa	Juna: 2 h 10 min Bussi: 3 h 35 min Lento: 35 min	Juna: 8:48 Bussi: 11.35 Lento: 6:55
<b>Etelä-Pohjanmaa</b>	Seinäjoki	193784	172261	357	Juna: 30 vuoroa Bussi: 28 vuoroa Lento: 10 vuoroa	Juna: 2 h 44 min Bussi: 5 h 25 min Lento: 0 h 40 min	Juna: 8:27 Bussi: 10:45 Lento: 7:00
<b>Etelä-Savo</b>	Mikkeli	160492	140304	228	Juna: 16 vuoroa Bussi: 34 vuoroa Ei lentoyhteyksiä	Juna: 2 h 26 min Bussi: 2 h 50 min Ei lentoyhteyksiä	Juna: 8:48 Bussi: 9:00 Ei lentoyhteyksiä
<b>Itä-Uusimaa</b>	Porvoo	92920	104736	50	Ei junaa Bussi: 183 vuoroa Ei lentoyhteyksiä	Ei junaa Bussi: 0 h 50 min, Ei lentoyhteyksiä	Ei junaa Bussi: 6:00 Ei lentoyhteyksiä
<b>Kainuu</b>	Kajaani	85304	68621	551	Juna: 19 vuoroa Bussi: 15 vuoroa Lento: 6 vuoroa	Juna: 6 h 45 min Bussi: 9 h 20 min Lento: 1 h 00 min	Yöjuna: 7:52 Yöbussi: 7:40 Lento: 8:50
<b>Kanta-Häme</b>	Hämeenlinna	168337	165548	101	Juna: 54 vuoroa Bussi: 83 vuoroa Ei lentoyhteyksiä	Juna: 1 h 02 min Bussi: 1 h 15 min Ei lentoyhteyksiä	Juna: 6:54 Bussi: 7:10 Ei lentoyhteyksiä
<b>Keski- Pohjanmaa</b>	Kokkola	70674	62870	483	Juna: 29 vuoroa Bussi: 24 vuoroa Lento: 8 vuoroa	Juna: 3 h 54 min Bussi: 8 h 40 min Lento: 50 min	Juna: 9:27 Bussi: 15:45 Lento: 7:00
<b>Keski-Suomi</b>	Jyväskylä	268026	257426	270	Juna: 36 vuoroa Bussi: 65 vuoroa Lento: 21 vuoroa	Juna: 2 h 51 min Bussi: 3 h 45 min Lento: 0 h 40 min	Juna: 8:27 Bussi: 9:50 Lento: 6:50
<b>Kymenlaakso</b>	Kotka	185189	172652	133	Juna: 12 vuoroa Bussi: 48 vuoroa Ei lentoyhteyksiä	Juna: 2 h 19 min Bussi: 2 h 10 min Ei lentoyhteyksiä	Juna: 9:48 Bussi: 7:40 Ei lentoyhteyksiä
	Kouvola	31 264	31 446	134	Juna: 42 vuoroa Bussi: 26 vuoroa Ei lentoyhteyksiä	Juna: 1 h 23 min Bussi: 2 h 10min Ei lentoyhteyksiä	Juna: 6:43 Bussi: 7:55 Ei lentoyhteyksiä
<b>Lappi</b>	Rovaniemi	185690	162300	815	Juna: 13 vuoroa Bussi: 13 vuoroa Lento 8 vuoroa	Juna: 10 h 02 min Bussi: 12 h 45 min Lento: 1 h 15 min	Yöjuna: 7:52 Yöbussi: 5:30 Lento: 8:15
	Kemi	22 752	20 219	715	Juna: 14 vuoroa Bussi: 16 vuoroa Lento: 12 vuoroa	Juna: 7 h 06 min Bussi: 11 h 05 min Lento: 1h 05 min	Yöjuna: 6:45 Yöbussi: 6:00 Lento: 7:00
<b>Pirkanmaa</b>	Tampere	468952	475749	179	Juna: 74 vuoroa Bussi: 145 vuoroa Lento: 14 vuoroa	Juna: 1 h 25 min Bussi: 2 h 10 min Lento: 35 min	Juna: 7:17 Bussi: 7:40 Lento: 6:55

<b>Pohjanmaa</b>	Vaasa	173562	161064	419	Juna: 19 vuoroa Bussi: 30 vuoroa Lento: 12 vuoroa	Juna: 3 h 39 min Bussi: 6 h 35 min lento: 50 min	Juna: 9:27 Bussi: 12:00 lento 7:05
<b>Pohjois-Karjala</b>	Joensuu	168298	144720	437	Juna: 22 vuoroa Bussi: 41 vuoroa Lento: 10 vuoroa	Juna: 4h 23 min, Bussi 7 h 08 min Lento: 0 h 50 min	Juna: 9:48 Bussi: 15:50 (yö 6:55) Lento: 8:20
<b>Pohjois-Pohjanmaa</b>	Oulu	378008	369268	607	Juna: 28 vuoroa Bussi: 28 vuoroa Lento: 24 vuoroa	Juna: 5h 41 min Bussi: 9 h 10 min Lento: 1 h 00 min	Juna: 11:27 (yö 6:54) Bussi: 16:30 (yö 6:00) Lento: 7:00
<b>Pohjois-Savo</b>	Kuopio	250013	220154	382	Juna: 20 vuoroa Bussi: 40 vuoroa Lento: 16 vuoroa	Juna: 3h 58 min Bussi: 5 h 55 min Lento: 0 h 40 min	Juna: 9:48 Bussi: 14:25 (yö 5:30) Lento: 7:00
<b>Päijät-Häme</b>	Lahti	199014	193330	104	Juna: 80 vuoroa Bussi: 220 vuoroa Ei lentoyhteyksiä	Juna: 0h 48 min Bussi: 1 h 30 min Ei lentoyhteyksiä	Juna: 6:43 Bussi: 6:45 Ei lentoyhteyksiä
<b>Satakunta</b>	Pori	229982	214599	237	Juna: 20 vuoroa Bussi: 54 vuoroa Lento: 12 vuoroa	Juna: 3 h 07 min Bussi: 3 h 20 min Lento: 0 h 35 min	Juna: 8:27 Bussi: 8:25 Lento: 6:30
<b>Varsinais-Suomi</b>	Turku	455495	474547	165	Juna: 36 vuoroa Bussi: 98 vuoroa Lento: 10 vuoroa	Juna: 1h 44 min Bussi: 2 h 10 min Lento: 0 h 35 min	Juna: 7:42 Bussi: 7:35 Lento: 6:55

Yhteyksien tarkasteluajankohdaksi valittiin **tiistai 30.1.2007**. Aamun ensimmäisenä yhteytenä tarkasteltiin aikaisintaan klo 05 lähtevää yhteyttä. Etäisimmissä kohteissa tarkasteluun otettiin mukaan myös yöjunat ja bussit